don't know how we can finish the Special Mentions and other things.

SHRI SUSHILKUMAR SAMBHAJIRAO SHINDE (Maharashtra): We can take them up tomorrow morning, Madam.

THE DEPUTY CHAIRMAN: If everybody agrees, I have no objection. Today we have a statement also.

श्री विष्णु कांत शास्त्री (उत्तर प्रदेश): मैडम, हमको प्राथमिकता दी जाए। हम कल भी नहीं बोल सके और आज भी नहीं बोल पाये।

उपसभापति: कल तो आपको चांस दिया था उसमें आप लोग बोले नहीं। इसलिए उसमें प्राथमिकता नहीं मिल सकती, अगर फिर चांस मिलेगा तो यही सारी चीजें पुनः रिपीट होती जाएंगी। इसको अब कल लेंगे।

श्री विष्णु कांत शास्त्री: ठीक है, धन्यवाद।

THE DEPUTY CHAIRMAN: The House is adjourned for lunch for an hour.

The House then adjourned for lunch at three minutes past one of the clock.

The House reassembled after lunch at seven minutes past two of the clock.

[The Vice-Chairman (Shrimati Kamla Sinha) in the chair.]

THE APPROPRIATION (RAILWAYS) NO. 3 BILL, 1997.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI KAMLA SINHA): Now, we take up discussion on the Appropriation (Railways) No. 3 Bill, 1997. Mr. Minister.

रेल मंत्री (श्री राम विलास पासवान): महोदया, मैं प्रस्ताव करता हूं कि:

> "रेलों के प्रयोजनार्थ वित्तीय वर्ष 1997-98 की सेवाओं के लिए भारत की संचित निधि में से कतिपय राशियों के संदाय और विनियोग को प्राधिकृत करने वाले विधेयक, जिस रूप में वह लोक सभा द्वारा पारित किया गया है, पर विचार किया जाये।"

The question was proposed.

PROF. RAM KAPSE (Maharashtra): Madam, I am not exactly opposing the Appropriation Bill, but, at the same time I will not recommend it to the House *in toto.*

The first thing that I would like to note is the problem with Ram Vilas Paswan Ji, who is the Minister in charge. Whenever we criticise the Railways, Paswan Ji generally accepts the criticism. Then he comes with more information as to how the Railways are functioning today. If at all we speak about the maintenance, immediately he will say that maintenance is very bad and because of the resource crunch, he is not in a position to help the commuters in any way. If at all we speak about the water shortage in stations, he will accept the position. He is the man of the masses and he knows the problems of the masses. Therefore, immediately he accepts whatever we say. But, at the same time, we want the Railways to improve at the earliest, because the Railways have multifarious activities to perform. There are many expectations from the Railways, which need to be fulfilled. For that I will make some suggestions. I will try to be brief as far as possible and will complete my speech within fifteen minutes.

The first interest is that of the commuters. What do the passengers feel about the Railways is the real issue. What do they expect from the Railway Ministry? The first thing is safety. Are we safe in the Railways? Five years ago at Kalyan Railway Station, there was a bomb explosion on the Diwali day. Mr. Jaffar Sharief was the Minister in charge at that time. I referred to it immediately when we met here.

He assured us that hereafter they would take into account the safety of railway passengers. Day after day we don't feel safe in railways. In the month of February, our suffering was worse. I feel that our first priority should be safety

of passengers. I would request the Minister to take immediate steps in this direction. The lady commuters and old commuters are complaining against railways. We also don't feel safe in railways whether it is a suburban train or any train reaching Bihar or anywhere in the country.

Another problem is about comfortale journey. If at all one gets into a train, then, the problem starts with late running of trains. I would request Shri Paswanji to take into account that a commuter is a consumer. We celebrate consumers day in the month of March, but we forget about it afterwards. Are we interested in our commuters who are our consumers? That is my first query. Should they not expect from Railways that the train should arrive in time and should reach its destination in time? If he has purchased a confirmed ticket, he should get a reserved seat. He should have a comfortable journey. I have been travelling in suburban trains in Mumbai for the last 45 years. My first experience in a suburban train dates back to 1951. It was much more comfortable in second class—at that time we used to call it third class compartment—than now. Now, when the train moves from one station to another, it is absolutely uncomfortable because of new rolling stock which you have added. Please take note of it. In the last 2 or 3 years, travelling in trains has become most uncomfortable. In trains what sort of sufferings passengers undergo, you know them better and you accept them. We know that when you reply to our speeches, you accept those things.

Regarding infrastructure, you are not only providing service to consumers but also providing infrastructural materials to industry. If you grow, the nation would be benefited. I congratualate Shri Paswanji for taking a decision to concentrate in backward regions. He has started with Bihar, Jammu and Kashmir and North-East. At the same time, I would request him that there are areas after areas in different States which are backward. In Maharashtra, Mumbai in the Western Railway is not the only area which you need to look into. What about Marathwada? What about Vidarbha? You have to look into this matter. In every State there are some areas which require your attention. If you work at the right time an opportune time, then, the industry would grow and ultimately the nation would be benefited. For the last several years I am observing in Parliament that some slogans are given, some decisions are declared that we are going to start trains in this or that direction. Then, some surveys are conducted.

You declare that a survey will be conducted. But the survey is never conducted in time. I will give a specific instance. In Thane district, there is the Murbad 'tehsil'. It is a backward area. When asked for a survey, a survey was ordered two years back. But it is not started. There is the money provided for that. It is budgetted. But the survey is not started. Murbad is a 'tehsil' in Thane district, in the Konkan area, just 100 kilometres away from Mumbai. And the survey is not started. The original survey was taken 36 years back. So, it was to be reviewed. And your predecessor accepted it. Then you budgetted for it. And stiled it is not started. Your reply will be, "We have no enough machinery for the survey." But this declaration naturally raises some aspirations in the minds of the people there. The people think that they are going to get the benefit. Ultimately, it results in a feeling of deceit that needs to be avoided. You have already declared last time that if any M.P. wants some area to be surveyed, he can just tell you and you will order it. It is good of you. But, at the same time, those surveys should be completed in the given time. That is not done. And I would request you to do that.

I would like to raise another point. I know that you have to work in the interests of the commuters. That is one thing. Then you have to work for the infrastructure as far as the industry is concerned. You have to work for backward areas. But, at the same time, yours is a commercial body. And a commercial body should work in that direction. Are you really working as a commercial body? While speaking on the Budget last time, I put a question about your planning. I knew and I had mentioned that you had started a plan in 1985. Then, at the time of the re-plan, you said that you would take the help of the people who are knowledgeable, some persons from the Railways and some knowledgeable persons from outside. With their help, you would plan beyond 2001. Have you taken action on that? If at all, you raised our hopes. We want actions to be taken immediately. That is our request. Then many things were suggested. As I told you on that day, if you make a little bit of change in the planning, I can understand. But the plan itself is thrown to the winds and with the change of every minister, you switch from electrification to something else, from meter-gauge to broad-gauge. I think this House should review the work of the Railway Ministry as far as the last Plan is concerned, what the Plan was in 1985 when Shri Madhavrao Scindia was the Railway Minister, how the changes took place as far as the Plan was concerned and how they went on changing in the Five-Year Plan, the mid-term review and then the yearly plan. It is not working like a commercial body. A commercial body should work like a commercial body. Only then you can raise money properly and you will be successful.

I will now come to the latest problem that the Railway is facing. It is about the MUTP-II. This was a project envisaged for Mumbai and its suburbs. One-fourth of Maharashtra is to be covered by it. It is not a problem of one city alone. It is a problem of one-fourth of Maharashtrians. In Mumbai more than 50 per cent people do not belong to Maharashtra. They are either from Uttar Pradesh or from Bihar or from South. They have come there. The MUTP-II. project started in 1985. I would like to request the Railway Minister to kindly go through the file of MUTP—II.

As far as the MUTP-II is concerned, Mr. Minister, you will find that the Railways was originally reluctant. Slowly they started thinking about it. In 1990, Shri George Fernandes gave us a Status Paper. The Status Paper identified the works. He could not do much because he had to resign. But afterwards nobody worked in that direction. Many things could not be resolved and that created the problem. This question is about identified works of Rs. 3500 crores in Mubmai areas which have not yet started. In the month of March the Railways received a Fax from the World Bank. I will not read out the whole Fax. I will read out a part of it so that we know where we stand so far as the MUTP-II project is concerned. It is a project both for roads and the railways. The World Bank says:

> "In the light of the lack of specific timely actions and responses on the points raised in the fax, the Bank is left with no option but to drop the project in its present form from the current lending programme.
>
> However, as earlier indicated, the Bank cannot continue to deploy resources on project preparation if there is not a clear evidence of Government commitment to the project and an institutional framework in place which would permit the project to be implemented effectively and efficiently."

Even for this project which was to be a project preparation the World Bank had

sanctioned three million dollars. There is a possiblity that you may have to return this money because of your lack of interest.

The World Bank further says:

> "This does not appear to be the case for these projects. We would be willing to review your proposals. It would of course be essential that any such proposals not only be technically sound, economically justified and implementable but that they would help strengthen the existing institutional and policy framework for urban transport in Mumbai."

Now you have speeded up the process. But it is too late. If whatever was necessary was implemented at the appropriate time, I feel that at this juncture even the MUTP-II would have started. There is a money crunch. You need money. The World Bank loan was naturally the best loan available. So many surveys have been done in the last three to four years. I will just specify those reasons which have created this problem. Firstly, the World Bank has suggested that you have a separate zone for the Mumbai Suburban Railway. This has been our demand for the last 20 years. Shri R.K. Malgi, who represented Thane district in Parliament had prepared a petition. I was the first signatory to it, and the petition was given to the Lok Sabha Committee on Petitions. They had recommended it. Mr. R.L. Bhatia was the Chairman and they had recommended that a separate zone be created. Some 20 years ago, this matter was brought before the Railways by representatives of commuters, by MLAs and by MPs. This was suggested. We were witness to it. But you never proceeded in the direction and even today you think a separate zone for Mumbai Suburban Railway is not a possibility. That is the thinking of the Railways. Why? The reason being given is that there are long distance trains and suburban trains running at the some time, and the loaded wagons have to reach the port on the same railway line, and so, we cannot have a separate zone. Now Pune zone has already been created. There is a separate zone for Ahmedabad. Virtually, the Mumbai area has a separate zone. You need not create a new zone. It is there. As far as long distance trains and suburban trains are concerned, Mr. Azgaonkar was the first person who had dreamt of Konkan Railway. Now Konkan Railway has started. He suggested that 5th and 6th lines be taken up immediately. He had suggested it 30 years ago. But the Railways neglected it. There was enough space. It could have been done. Now in your book, Mumbai 2001, you think about it in Annexure E. In Annexure E, you say, that the 5th and 6th lines will be created in 2001. Again you say that the Mumbai Railway Corporation will be created after the completion of the 5th and the 6th lines on Western and Central Railway. Only then will create a separate zone and a separate railway corporation. The World Bank is not going to wait for you. The formation of a separate corporation and the formation of a separate zone for suburban railways of Mumbai are a must. It should have been done 20 years ago. It was dreamt of 30 years ago by Mr. Azgaonkar. But Mr. Azgaonkar was a small man and the Railways did not accept his suggestion and today we are facing the problem. In your status paper you have said that in the suburban railways, you are travelling to super-crash capacity. Where 2700 people should have been travelling, there are more than 4000 people travelling. Really speaking, many times we feel it at all we will reach our homes safely. That is the condition of our Railways. At the same time you are not proceeding in that direction. That is the real problem. Neither the Mumbai Rail Development Corporation, nor the zone nor the 5th and the 6th lines have been taken up. There are identified projects to

the tune of Rs. 3,500 crores. There is one more hitch and that is the commercial utilisation of railway land. I was a Member of this Committee. We had suggested that there should be commercial utilisation of railway lands. The Railways had accepted our suggestion. The Railways took up the matter with the Cabinet and for the last three to four years, it is lying with the Cabinet. It is high time the Cabinet cleared this commercial utilisation proposal because we have no money and we have to spend on it. For the last so many years you have not worked to satisfaction and you have accepted it.

Your nodal Ministry is the Urban Development Ministry. You just enquired from the Urban Railway Ministry whether they have spent enough. At least they should have spent Rs. one crore during the last ten years. They have not spent even some lakhs. So your nodal Ministry does not work in that direction. You look to the nodal Ministry for clearance of this Cabinet note and they are not doing anything. We want this decision at the earliest and that alone will sove the problem. Now you will say that we are doing so many things. But MOU was sent to you by Maharashtra Government in January 1996. Even till date, till yesterday the MOU has not been signed by you, by the Railways. Why? This is a neglect of Mumbai and in 1996, Mr. Kalmadi declared that this will be the Mumbai Suburban Railway Year. What happened? There were budgeted provisions but not a single work was started. Neither at Thane Railway Station, nor at Kurla Railway Station, nor at Dadar Railway Station, nor at Dombivili Railway Station, nor at Kalyan Railway Station, was any work taken up. Five to six lines are waiting for removal of hutments and all that. So you take up those matters. I have a suggestion to make. The suggestion is, you please call a meetting of representatives of Mumbai and there are senior persons like Shri Shankarrao Chavan who can be of much help in these matters. You call us. At the same time you invite the representatives of commuters' bodies. There are two different commuters' bodies in Mumbai. They will represent the case. You sit with the officers of Maharashtra Government, Railway officers and we, all of us, can decide the matter and these things can be done within a month. Somehing needs to be done about the zone, about a separate corporation, about the MOU which you have to sign, about commercial utilisation, even about project identification and that needs to be done early because there is a possibility of review of the situtation and we want this loan from the World Bank only for one reason: if you approach some other agency or if you go for public borrowing, it will be very costly and time-wise it wil be really very costly; so, do it early, within a month or so. My last point is, Maharashtra in 1993, Railways had decided that surcharge be charged on these projects. It means that you did not spend enough for the last 20 years and now you expect that Mumbai commuters should pay more. I have a doubt whether you should do it. That you have already started in New Mumbai. There, you are charging extra and here again you will go in for it. How the decisions are taken, I will just give one example. Mr. Dutta Tamani who was an MLA and a great patriot, has written to me that he wants to travel by Konkan Railway. He is a freedom-fighter and the reply that he got was freedom-fighters are not allowed to travel by Konkan Railway because Konkan Railway is a separate corporation project. Do you want me to read it out? He belongs to your party. But this is the decision, that by Konkan Railway, freedom-fighters cannot travel. At least in the 50th year of independence you take up this job, the people are waiting for an early decision. Whatever has happened, has happened. You are already late. But this is a commercial organisation for the interest of the people, for the interest of the commuters and

whatever lapses are there, at least I expect you to rise to the occasion and within the next two or three months we expect good results. Thank you very much.

SHRI S.B. CHAVAN (Maharashtra): Madam Vice-Chairperson, I am indeed grateful to you for giving the time to participate in the discussion on the Railway Appropriation Bill. For the first time I am coming across a case where an hon. Minister presents the Appropriation Bill without making any statement. This is a very strange thing. You cannot take the matter so lightly. At least, the hon. Minister could have responded to the issues which we had thoroughly discussed with him. I have been able to see the hon. Minister for almost three or four times in his office. I had raised some issues in the meeting of the Consultative Committee. I had refrained from raising these issues on the floor of the House. Now, I find that since we are not getting the response that we anticipated, I have no choice but to raise all those issues on the floor of the House. First of all, I would like to make my observations on the working of the railways, their plus and minus points and what needs to be done. Thereafter, I will refer to some of the issues concerning the area I come from. Madam, I was really surprised when in the presence of the Minister I was given to understand that the railways did not have a plan. I just asked what their 8th Five Year Plan was. In the presence of the Minister, the Chairman of the Railway Board said that they did not have a Five Year Plan. It was the Annual Plans which they added that became their Five Year Plan. I am really surprised if this is the approach. I was expecting a must better appreciation that you have to have a longer plan which should not merly be for five years. After all, railway is a very big infrastructure. You are covering the entire country. Thousands and thousands of commuters travel by this means. I can understand that there are changes in the Government. Every hon. Member would have some local problems. There are some problems which are also important and they are raised here. In order to make an adjustment, if you do something, I do not object to that sort of a thing. But, at the same time, if it is going to be a total *ad hocism* and no planning, then, of course, there is something basically wrong which I am not able to understand. I fully agree with what was stated by hon. Member, Mr. Kapse, that you have to have a longer plan. It should not merely be a plan for five years. You have to have a plan for 15 years before you. In the longer perspective, you have to find out how the different projects requested by the hon. Members or other eminent persons of public are adjusted in such a manner that they form a part of the long-term planning. But, there is no planning. It seems so; I do not know. We expect that the hon. Minister would tell us about it in his reply. He himself was totally surprised when the Chairman of the Railway Board stated that there was no Five Year Plan. That meeting was called just to find out as to how we could possibly help the Ministry in getting a greater budgetary support for the railways. We appreciate their point of view. I would like to tell you that till this day I have not got the kind of information which I had asked for. I volunteered myself; I am prepared to help them; I am prepared to give you full cooperation. But, please provide the information that we require. It is not merely that I say something and they accept it. I will have to argue the case. But, before arguing the case, I must have some material with me. I must say that till date I have not been provided with that information on which I had dwelt for 45 minutes.

I am dealing with this point and the information is still not available and the hon. Railway Minister and the Railway Board expect that we should support their proposal for greater budgetary sup-

port from the General revenue. That aspect, I think the hon. Mr. Ram Vilas Paswan himself should go through. I know, he is a very dynamic person. he is a man who, if he says something, will try to do it. But, for the first time, I came across what he has promised somehow he could not fulfil. I do not know what exactly are the reasons, what are the compelling reasons. He himself has promised it in some Committee and thereafter, to this date, at least, according to my information, he has not been able to do the job. Now, he will try to find some excuse or the other. All the officers are there to tell you whatever excuses can be produced before the House. We are not going to be satisfied with the kind of explanations that these officers are interested in giving. We would like to see that Shri Ram Vilas Paswan, who himself is a very dynamic person, asserts himself and that he does not merely talk. if he assures anything, then, of course, you have to honour the assurance that you have given.

The first point which I would like to place before this House would be, I have a problem to ask the hon. Railway Minister, I had raised this point and that is, why is it, the railway being more environment friendly and less costly, there is a competition between the Railways and other modes of transportation? The truckers have been utilising their vehicles to their full capacity, creating all kinds of problems pollution is one of the problems which they are creating. They are destroying all the roads. I know this because I have seen different areas where load capacity beyond a certain capacity is not allowed at all but these truckers just do not bother about that. Here, either the local police or the other traffic staff collude with them and they succeed in seeing that very heavy traffic is allowed on those roads, and everybody complains that the roads are in a very bad shape. What exactly is the reason? The main point in which I am interested is this. I had suggested appointment of a Committee consisting of experts in this field, eminent people who should be able to give you the guidance. Without any complaint, everybody will accept the proposition as to what needs to be done to improve the conditions so that you are able to attract more traffic. I have given unreserved compliments to the Railway Ministry by saying that you have been able to increase the freight load which was 73 M.T. in 1951; in 1995-96 it has reached 390 million tonnes; and for 1997-98 you are going to reach a figure of 410 M.T. This is an indication of good performance of the Railways and I wholeheartedly give you my compliment. But, I am interested in finding out whether you are utilising your capacity, your load capacity to the fullest extent. If this is going to be the maximum, certainly I have nothing to say. But, has any study been undertaken in this respect that if you have this much capacity, with a slight improvement here and there, you will be able to achieve a higher freight load? If it is so, certainly we would be too happy because that is the main source from which you get income for the Railways. You try to appoint such an Expert Committee and let the Committee go into different aspects of the question and try to find out how best you can bring about a kind of coordination between the road traffic and the vehicles which are being used for that purpose, and the railways. You have to have proper kind of coordination and let us know as to why your clients prefer sending their goods by trucks rather than by railways, though railways are cheaper.

Railway is very environment-friendly. Still they are prefering the other mode of transport. Why is it so? Of course, superficially a number of things can be said, but I am not going to indulge in that cheap sort of things, which we are not supposed to enter into. I would request the hon. Minister to appoint such a committee and let the committe find out

as to what should be done and he should concentrate on seeing to it that the recommendations are properly implemented by them.

I must also give compliments to the Railway Ministry for tackling the issue of backward areas and other inaccessible areas, hilly areas. But is there any planning or this is also an *ad hoc* thing, that you are trying to do? My objection of *ad hocism* is not possible in such a big organisation because we are interested in helping him. This is a social responsibility which the Railways are discharging and this can be used as an argument for asking for greater budgetary support for the Railways. Social responsibility can't be a responsibility of only one Ministry; it is the responsibility of the nation as a whole, and the Finance Ministry will have to come to your rescue to assist you in all these issues which are categorised as social responsibilities and certainly you are entitled to get that kind of budgetary support. This is what I have pleaded with you. Kindly give me all the information. Unfortunately, to this date I have not received this information.

Now the next thing is we have to see what are the difficulties which you face at the time of taking annual stock of the entire thing. I believe you discuss with all the user-Ministries. What is their requirement? If transport is one, cement is another. User-Ministries should be able to project for the entire year. Has any such exercise been entered into.

I was just going through the report of the Standing Committee, in which they stated that in the first six months they were able to have 11 metric tons more than the corresponding period last year. I do not know whether it is metric tons or million tonnes? So, I will use the term 'MT'. So, 11 MT more you could load in the first six months and in the next six months there was a slippage. The reason given for it is that you just don't have covered wagons. Covered wagons are not available and if your requirement of covered wagons is not fulfilled then, of course, such commodities which have to be sent by Railways, can't be expected to be sent by Railways.

Madam, for the Railways to perform the job, I was given to understand, an important area where they are falling short of the expectation is track renewals. Almost 7,000 Kms. of track renewal is the backlog which they have to tackle. If we do not tackle the track renewal well in time, it will be a safety hazard. I do not know whether this has been looked into in this fashion, that if you don't do this, you are going to face the problem of safety.

You cannot make any compromise so far as the safety of the passenger or the goods is concerned. You have to see that you complete the job well in time so that the travelling public does not have any doubt about their safety while travelling.

Another thing which the Standing Committee had recommended was about the disposal of scrap. Here also, it is a sort of an *ad hoc* arrangement. You just do not know how much scrap is available. It is just lying at different destinations. Nobody knows how much it is, how much is being pilfered, how much is being stolen by people. At least, this is what I find from the report of the Standing Committee. There is no exact information available. They were not fully satisfied with the kind of information which the Railway Ministry had given.

Therefore, I would request the hon. Railway Minister. This is going to be another source of income which you can definitely take advantage of in order to fund your Plan. Even this is not being done. This is what the Standing Committee has said. There is no reason to believe that the Standing Committee is just making a sweeping remark. I am not prepared to accept that kind of an argument. That is why I would request you to kindly look into this problem and try to see that the scrap is properly identified, auctioned and the money comes back to

the Railways. This is the request I have to make.

Another thing is about the rolling stock. In regard to rolling stock also, you are falling short of your requirement. You need to give us the reasons. You need to tell us as to why is it that rolling stock is not available; why is it that the Railways are falling short of their requirement. Of course, shortage of funds is one of the reasons which, in fact, is being talked about. But more than that, I would say that this is the result of the kind of *ad hoc* planning — if at all it can be called planning — that you are indulging in.

I expect that when you reply to the debate, you would be able to respond to these three-four issues which I have raised. These are not local issues. These are certain broad policy issues on which I would like you to react.

Now, I want to deal with some of the local problems. The first thing which I would like Vilas Paswanji...

MISS SAROJ KHAPARDE (Maharashtra): Ram Vilas Paswan. You have omitted 'Ram'.

SHRI S.B. CHAVAN: I am sorry. I am thankful to you. Ram Vilas Paswan. That is his name; not Vilas Paswan. Vilas Paswan is your father.

SHRI RAM VILAS PASWAN: No.

SHRI S.B. CHAVAN: My first request is in regard to the Nanded Division. This division was created ten years back. This was created ten years back with great fanfare. Now, there are certain zones and divisions which were created last year. I find that the zones which were created last year, or, the divisions which were created last year, are getting greater allocation of funds than this division which was created ten years back. I cannot understand this kind of a discrimination. Is it merely because that this is a backward area and the people there just keep quiet? Is it bacause that they ask you, they request you, give petitions, make speeches and then stop there? Is it because of this attitude on their part that you are not attending to this problem? You have ourself said that there was hardly any reason as to why more funds should not be given. I made a request to you in this regard. The Nanded Division is functioning at Secunderabad! You told me that within a month's time, all the staff at Secunderabad would be transferred to Nanded. My information is that, after the meeting, only three people have been shifted from Secunderabad to Nanded. You cannot avoid taking a decision on this merely because some people are resisting. How long are you going to give me this kind of an explanation? Therefore, you have to take a decision. If you are interested in keeping the staff at Secunderabad, I have no objection.

But make new recruitment, and that new recruitment will have to be made by the Central Railway Recruitment Board. Presently, recruitment of class III and class IV staff is done by the Recruitment Board at Secunderabad, and they take the stand that they do not want to go to Nanded. For the Nanded Division there is hardly any justification to be there if the staff is to continue at Secunderabad. You yourself were pleased to state before me that you will see that within a month's time this entire staff was shifted. Also, I had requested you to kindly construct quarters for the staff. What is the total amount that you have given? I am given to understand that it comes to Rs. 4 — 4.5 crores, while the new divisions are getting about Rs. 10 — 11 crores. I am not asking for anything else but for the living conditions of the staff to be more attractive and, so, let us have the staff quarters constructed. For class III and class IV staff it would be very difficult to go and live in private rented houses. You have the land in your possession. Unfortunately if you don't utilise the land, there is every possibility of this land being encroached upon, and thereaf-

ter you will get an added reason that the land has been encroached upon and you can't possibly do anything! So, before that stage comes, I would request you to kindly see that all the staff quarters are properly constructed, the office buildings are also constructed and all the officers who, in fact, are supposed to be at the Divisional Headquarters should not be at Secunderabad but should come to Nanded. This is one aspect of it.

Another thing which I had requested was this. There was a very valid reason for asking to increase the frequency of the train between Nanded and Amritsar. These are two holy places for the people of a certain religious following, and just as every Muslim thinks that he has to go to Mecca to have fulfilment of his life, every one of these people also considers a visit to these places in the same manner. So there are Sikhs who would like to go to Amritsar and Nanded. And what is the frequency of the train? It is just once a week. The modest request that we had made was, at least make it three times a week. There is a big waiting list. And you told me that by April or May it was going to be three times a week. That was the promise which was given. But, as far as my information goes, this has still not been done. Today is the 7th of May.

MISS SAROJ KHAPARDE: Stop paying compliments, Sir.

SHRI S.B. CHAVAN: Where good work has been done, I have to pay compliments. But where things are not coming according to expectations, it is my responsibility to bring them to his notice. I know that he is fully occupied.

SHRI H. HANUMA'NTHAPPA: Take one more promise and assurance!

MISS SROJ KHAPARDE: This is a very genuine demand of yours.

श्री राम विलास पासवान: आपने तीन दिन के लिए कहा था। तीन दिन मैंने कर दिया। घोषणा कर दी है। जल्दी चला रहे हैं। उसको तीन दिन कर दिया जाएगा।

श्री एस०बी० चव्हाण: जल्दी चलाएंगे या शुरू कर दिया है।

कुमारी सरोज खापर्डे: महोदया...

श्री राम विलास पासवान: देखिए बहिनजी, जो मैं घोषणा करता हूं—मैंने आपसे कहा था कि 14 अप्रैल को नागपुर से बोधगया होकर एक गाड़ी खुलेगी तो 14 अप्रैल को वह खुल गयी है। यह आपको मैं धन्यवाद देता हूं कि इन्होंने दुबारा हमसे कहा जबकि हम शर्मिन्दा थे। इतने बड़े लीडर है। मैं इनके यहां गया था। वे एक दो बार आए थे। मैंने उसी समय इनसे कहा था। बाद में जब जवाब मैं दूंगा तो बतला दूंगा कि कोचेज वगैरह की डिफिकल्टी के कारण से है। लेकिन बहुत सारी गाड़ियां ऐसी भी हैं, पंजाब में खास करके कई एक जगह पर, जिस गाड़ी की हमने घोषणा नहीं की लेकिन उस गाड़ी को भी हमने चलाने का काम किया, बिना घोषणा के।

श्री एस०बी० चव्हाण: बिना घोषणा वाली गाड़ी चलायी और घोषणा वाली गाड़ी की कोई गाड़ी नहीं चलायी। यह मुसीबत हो गयी है।

कुमारी सरोज खापर्डे: मंत्री जी आपने घोषणा की और गाड़ी चलायी उसके लिए बहुत बहुत धन्यवाद मेरी ओर से नहीं बल्कि विदर्भवासियों और महाराष्ट्रवासियों की ओर से भी। लेकिन चव्हाण साहब ने जो कहा कि सिक्खों का पवित्र स्थान है नान्देड़ और आपने जो वहां डिमांड की है, हफ्ते में तीन दिन चलाने की आपसे डिमांड की है, यह बड़ी वाजिब और लाजिमी उनकी मांग है। उसमें मैं अपने आपको सम्बद्ध करना चाहती हूं और मैं भी आपसे रिक्वेस्ट करना चाहूंगा कि मंत्री जी घोषणा के साथ साथ आने वाले सप्ताह में आप तीन दिन नान्देड़ से अमृतसर और अमृतसर से नान्देड़ यह गाड़ी फ्लैग आफ करें ताकि हमें बड़ी तसल्ली हो कि आपने जो सदन में कहा उसको पूरा किया।

श्री राम विलास पासवान: मैं इतना ही कहना चाहता हूं कि मैंने एक दिन से बढ़ा करके तीन दिन की घोषणा की है और एक अगस्त से पहले यह एक से तीन दिन हो जायेंगे।

कुमारी सरोज खापर्डे: मंत्री जी, आप बहुत भाग्यवान है। शंकर राव चव्हाण जी से किसी को कॉम्प्लीमेंट्स पर कॉम्प्लीमेंट्स हम लोग बहुत कम सुनते आए हैं। हमने तो पहली बार सुना कि आपको इतने कम्प्लीमेंट्स दिए। वह बहुत आसानी से किसी की

कम्प्लीमेंट्स नहीं देते। इसलिए आप भाग्यवान हैं। विलास से राम विलास, राम विलास से विलास, मतलब बहुत ही रेअर केसेज़ में होता है।

SHRI S.B. CHAVAN: Mr. Minister, do you mean to say that this is the postponed date now? The promise which was given to me was that it would be either on the 1st of April or on the 1st of May. Now you are saying, "1st of August."

श्री राम विलास पासवान: अब एक महीना तो आपके कारण गाड़ी वैक गेअर में गई। गाड़ी जितना घंटा लेट आती है यदि उतना घंटा वह कंपेंसेट करती है तो राइट टाईम माना जाता है।

श्री एस०बी० चव्हाण: तो यह भी एक बहाना आपको मिल गया। मैं तो आपसे कहूंगा कि नांदेड़-अमृतसर ही नहीं, बल्कि पटना साहिब, जो गुरु गोविन्द सिंह जी का जन्म स्थान है, ये तीनों पिलग्रिम्ज़ सैन्टर हैं, ये तीनों के तीनों मिलने चाहिएं, ताकि आसानी के साथ जो आदमी पिलिग्रिमेज के लिए जाना चाहता है उस आदमी को आप कुछ सुविधा दें। मेरी आपको रेक्वेस्ट रहेगी।

You have to think in terms of providing catering arrangemnts in long-distance trains. This is a longdistance train. Surprisingly we find that no catering arrangement is there. You have to provide catering arragements and get the blessings of the pilgrims who go to these different areas. I request you, Ram Vilas Paswanji, kindly to look into this. Don't postpone it for August. Have it done earlier. The earlier you do it, the greater will be the appreciation from the local people.

There are one or two more points, and I will finish my speech. One is about the conditon of the coaches. I request Paswanji: why don't you come with me to Nanded, travel by the train and see the condition of the coaches in which people are travelling? Is it that all discarded coaches are to be provided to backward areas? With great fanfare we say that we are giving the service to backward areas. After seeing the conditions of the coaches, I am really ashamed at the deplorable condition of the coaches. The coaches have no fittings, and they are very dirty. I request you to see that these coaches are properly maintained. I had specially travelled from Bombay to Nanded.

You had told me, "It is rather difficult to put sixteen coaches because no terminal facilities are there." You told me that twelve coaches were there. I myself counted the coaches. There were nine coaches. After reaching Manmad, one coach was detached. So, only eight coaches were left. Is this the condition in which the people are supposed to be travelling in that area? Why should they? For what reasons are they being penalised for being in a backward area? We were totally neglected in the Hyderabad area. We thought that after going to Maharashtra we would get the benefits as Maharashtra was a very progressive State. But, unfortunately, our conditions are different. We in Vidarbha and Marathwada had to agitate to have the Deploment Boards in those areas. Though I was opposed to them there was hardly and choice left. I had to concede them.

I don't think that you should neglect these areas. These are areas which, in fact, will be very sincere to co-operate with you. Try to take full advantage of their co-operation. They buy tickets. Others travel without tickets. I don't want to give the example of Bihar because that will be provoking him for nothing.

One more thing and I have done. That is about these 12 coaches. They have to be increased, and terminal facilities have to be provided either at V.T. or at Dadar. You tell us if they are prepared to come up to Kurla, then of course, there will be no problem. You want the people travellig the whole night for reaching Bombay to get down at Kurla and pay the taxi fare for going to their destination, which, in fact, is beyond their reach. Don't try to penalise them. If

platform capacity is not there, you have to increase it and see that adequate number of coaches could be accommodated on the platform. If washing facilities are not adequate, please increase them, but don't tell us because facilities are not available, you cannot increase the number of coaches.

These are some of the basic things which I thought I should bring to your kind notice. Please see that people are not unnecessarily forced to get into agitational mood. I do not want them to agitate on things you are prepared to cooperate. That is my feeling.

I raised these issues in the Rajya Sabha in order to get a positive response from the hon. Minister. I will be happy if the hon. Minister in reply is able to respond to some of the points which I have made. Thank you.

श्री नरेश यादव (बिहार): माननीय उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं माननीय रेल मंत्रीजी द्वारा लाए गए विनियोग संख्यांक-3 विधेयक का समर्थन करने खड़ा हुआ हूं और यह कहने में गर्व महसूस कर रहा हूं कि माननीय रेल मंत्री जी ने पहली बार देश में यातायात की आवश्यकता एवं दोनों सदनों के माननीय सदस्यों की भावनाओं के अनुकूल बिना किसी पक्षपात के रेल बजट प्रस्तुत किया है जोकि संतुलित एवं देश को विकास की कड़ी में जोड़ने वाला बजट है। इसलिए मैं इस का समर्थन करता हूं।

महोदया, मैं आप के माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी को कुछ सुझाव देना चाहता हूं। मेरा सब से पहला सुझाव यह है कि जब रोड्स पर बसें चलती है और ऊपर आकाश में हवाई जहाज चलता है तो दोनों में आपातकालीन द्वार रखे जाते हैं तो ट्रेन के स्लीपर क्लास, फर्स्ट क्लास और जो भी ऊंचे दर्जे के क्लास है, उन में इमरजेंसी गेट या आपातकालीन द्वार क्यों नहीं दिया जाता? महोदया, जब हम ऊपर हवाई जहाज में विचरण करते हैं तो उस में बचाव के लिए आपातकालीन द्वार लगाया जाता हो तो रेल जोकि जमीन पर चलती है, उस में आपात द्वार क्यों नहीं? महोदया, अभी पटियाला कैंट में और कई रेल दुर्घटनाएं हुई है। जब ये रेल दुर्घटनाएं होती है तो जोर से धक्के के कारण दोनों दरवाजे जुड़ जाते हैं और इस कारण उस में यात्री फंसकर रह जाते हैं। फिर जब रेस्क्यू वैन आएगी, गेट को तोड़ेगी और खिड़की को काटा जाएगा, उस के बाद ही यात्रियों को बाहर निकाला जा सकता है, लेकिन उस बीच में अफरा-तफरी और सफोकेशन के कारण घबराहट से यात्री मर जाते हैं। ऐसी दो दुर्घटनाएं मैंने देखी है जबकि बहुत पहले नार्थ ईस्ट एक्सप्रेस की दुर्घटना हुई और उस के बाद फिर नार्थ ईस्ट एक्सप्रेस की दुर्घटना मेरे सामने हुई जिस में मैंने यात्रियों को तड़फड़ाते हुए और मरते हुए देखा है। इसलिए मेरा मंत्री जी से आग्रह है कि डिब्बे का गेट भले ही छोटा हो, लेकिन एक आपातकालीन दरवाजा दोनों बाजुओं में जरूर लगाया जाना चाहिए जिस से कि अफरा-तफरी में यात्री गेट खोलकर निकल सकें क्योंकि महोदया यह स्वाभाविक है और हम सभी जानते है कि जब रेल दुर्घटना होती है तो पूरा डिब्बा क्रश नहीं होता है, आधा पोर्शन क्रश होता है। इसलिए यह मेरा एक महत्वपूर्ण सुझाव है रेल मंत्री जी को। उपसभाध्यक्ष महोदया, माननीय रेल मंत्री जी ने कई सर्वेक्षण कार्यों का शिलान्यास किया है, शुभारंभ किया है। आपने अभी 2 तारीख को उस माननीय सदन में भी यह स्वीकार किया है कि जो भी सर्वेक्षण कार्य है, उसमें तीन माह और छह माह से अधिक का समय नहीं लगना चाहिए। मैं आदरपूर्वक आपका ध्यान इस ओर आकृष्ट करना चाहूंगा कि आपने अपने करकमलों से कुरसेला से सहरसा बरास्ता विहारीगंज के सर्वेक्षण का शिलान्यास किया और पिछले बजट में आपने तेजनारायणपुर से, कटिहार मंडल में जो पड़ता है, उस तेजनारायणपुर से पश्चिम बंगाल के भालुका रोड़ तक एक नई लाइन के सर्वेक्षण को भी स्वीकार किया है। पिछले वर्ष जुलाई में मात्र 3 लाख रुपया इसके लिए आवंटन दिया गया है और अभी तक एक पैसे का इजाफा भी इसमें नहीं किया गया है। हम आपसे आग्रह करना चाहते हैं कि यह कार्य ग्रामीण-जनों के लिए, ग्रामीण यात्रियों के लिए और अविकसित इलाके के लिए बहुत आवश्यक है क्योंकि यहां के लोगों ने आज तक रेल नहीं देखी है। आपने यह महती कृपा की है कि आपने ऐसी जगह के लिए रेल देने का काम किया है, जहां के लोगों ने न आज तक रेल ही देखी है और न ही रोड़ देखा है। यह जो आपने रेल का चक्का वहां चलाने की कोशिश की है, यह एक अच्छा प्रयास किया है। इसको त्वरित गति से करना चाहिए। इसका शुभारम्भ हुए 4 नवंबर, 1996 से लेकर 7 मई, 1997 तक 6 माह से अधिक समय हो गया है, इसलिए मैं चाहता हूं कि अविलंब इस कार्य का शुभारंभ किया जाए और अधिक राशि इसके लिए आवंटित करके इस कार्य को

प्रारंभ कराया जाए। साथ ही साथ जो अभी तक तेजनारायणपुर से भालुका रोड़ तक का भी सर्वे कार्य नहीं हुआ है, उस कार्य को भी कराया जाए।

उपाध्यक्ष महोदया, मैं माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान एक और समस्या की तरफ भी आकृष्ट करना चाहूंगा कि रेल में अब ठेकेदारी से काम हो रहा है और यह बात स्पष्ट है कि ठेकेदारी में रंगदारी होती है और रंगदारी में राजनेता का भी हाथ कहीं न कहीं होता है। इस वजह से रेल के काम में गिरावट आ रही है, उसकी गुणवत्ता में भी व्यापक रूप से गिरावट आ रही है। इस बारे में मैंने कई बार माननीय रेल मंत्री जी से शिकायत भी की है। रेलवे हमारे देश की एक बहुत बड़ी संस्था है और इस देश को रेल जैसी संस्था पर नाज है। लगभग एक करोड़ लोग हर रोज रेल पर यात्रा करते हैं। अगर उसके काम में इस तरह की गिरावट होती जाएगी तो आखिर एक दिन रेल का क्या हश्र होगा? आप सभी इससे अवगत होंगे।

उपाध्यक्ष महोदया, अगले सुझाव के लिए मैं यह कहना चाहता हूं कि हमारे क्षेत्र से दो ट्रेन चलती हैं—3245 और 3246 दानापुर-कटिहार और न्यू जलपईगुड़ी से दिल्ली तक के लिए महानंदा एक्सप्रेस। महानंदा एक्सप्रेस में भीड़ के बारे में आदरणीय चव्हाण साहब ने भी अभी बताया, मैं भी यही कहना चाहता हूं कि इस गाड़ी में यात्रियों की दुर्दशा है। आप जानते है, एक साधारण डिब्बे की कैपेसिटी 90-96 यात्रियों की होती है, मगर आपको जानकर आश्चर्य होगा कि उस एक डिब्बे में 700-800 यात्री ठूंस-ठूंस कर भरे रहते हैं। अब इस यात्री का क्या हाल होगा दिल्ली तक यात्रा करने में, जहां कि उसे पहुंचने में 28 घंटे लगते हैं? माना कि वह गाड़ी एक्सप्रेस है। अधिकतर यात्री उस गाड़ी में पंजाब, दिल्ली, हरियाणा में काम करने वाले मजदूर ही होते हैं। मुझे इस बात का गर्व है कि जितने भी मजदूर भाई वहां से आते हैं टिकट लेकर आते हैं, जैसा कि अभी हल्का सा इशारा चव्हाण साहब ने भी किया है। सारे यात्री टिकट कटाकर वहां से आते हैं, मगर संपूर्ण रास्ते में उनकी दुर्दशा होती है। मैं इस दुर्दशा से थोड़ा आपको अवगत करना चाहता हूं। उनका टिकट छीन लिया जाता है और टिकट छीनकर फेंक दिया जाता है। मैंने कई बार इस संदर्भ में रेल मंत्रालय को पत्र लिखा भी है, उस पर कोई कार्यवाही नहीं होती। इसलिए मैं आग्रह करना चाहता हूं कि इस तरह से जो हमारे बिहार के मजदूर भाइयों के साथ हो रहा है, उस पर रोक लगनी चाहिए। पंजाब के लुधियाना में हमारे बिहार के सबसे अधिक मजदूर भाई काम करते हैं। उनके लिए कोई एक स्पेशल ट्रेन नहीं है, जिसके लिए मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री महोदय से आग्रह करूंगा कि कटिहार से दिल्ली के लिए, पंजाब के लिए कोई एक नई ट्रेन चलाई जाए। जिससे कि मजदूर आराम से वहां से आ सकें और उसकी गति वही होनी चाहिए जो कि राजधानी या शताब्दी एक्सप्रेस की हो ताकि मजदूर भी अहसास कर सके कि हमारे लिए भी एक गाड़ी भारत सरकार ने, माननीय राम विलास पासवान जी ने दी है और मजदूर गर्व से कह सके।

माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं एक और बात का आग्रह करना चाहूंगा कि कटिहार रेलवे का मंडल मुख्यालय है और वहां पहले लोको शैड था, अब लोको शैड पूरे देश से हटा दिया गया है। वहां 111 एकड़ जमीन बेकार पड़ी हुई है। तो हमारा आग्रह है कि वहां अगर लोको शैड था तो अब वहां डीज़ल शैड बनना चाहिए।

एक-दो बातें और कहकर मैं समाप्त करना चाहूंगा कि रेल मंत्रालय की ओर से पूर्वोत्तर भारत को देश की राजधानी से जोड़ने के लिए गोहाटी-राजधानी एक्सप्रेस चली है, जो सप्ताह में तीन दिन चलती है। हम आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से आग्रह करना चाहेंगे कि गोहाटी-राजधानी एक्सप्रेस को साप्ताह में तीन दिन की बजाय प्रतिदिन किया जाए जिससे की पूर्वोत्तर भारत का सीधा रिश्ता देश की राजधानी से जुड़ सके।

उपसभाध्यक्ष महोदया, एक और बहुत छोटा सा आग्रह मैं करना चाहूंगा कि बिहार देश में सबसे ज्यादा मक्का पैदा कर रहा है। रेल मंत्री जी ने बहुत ही कृपा की है कि बिहार के केला उत्पादकों को फ्रेट में 25 परसेंट सब्सिडी दी है, जिससे कि बिहार का केला उत्पादक किसान आज सीधे दिल्ली को अपना बेनाना भेज रहा है। उसी तरह से बिहार सबसे ज्यादा मेज़ पैदा कर रहा है। खासकर के माननीय मंत्री जी का गृह जिला खगड़िया, नौगछिया, कटिहार प्रसिद्ध मकई उत्पादक जिला है और इधर से पंजाब, हरियाणा की ओर से वैगन में गेहूं जा रहा है, मालगाड़ी, पूरा का पूरा गेहूं लेकर के और जब वह गोहाटी से लौटती है तो वह खाली डिब्बे लेकर पूरी की पूरी ट्रेन आ जाती है। हम आग्रह करना चाहेंगे माननीय रेल मंत्री जी से कि उन खाली डिब्बों का सदुपयोग हो सकता है, जो जहां माल भेजना चाहता हो, कलकत्ता की मंडी हो, दिल्ली की मंडी हो, जहां की भी

मंडी हो, पूरा का पूरा रैक हर दिन भेजा जा सकता है और अभी का समय सबसे ठीक समय है। अगर हम तीन माह का समय बिहार को दे दें मेज़ के लिए और इन्हीं तीन महीनों में हम गेहूं की ढुलाई पंजाब से पूर्वोत्तर भारत, गोहाटी की ओर करते है और यही समय मैज़ उत्पादन का है अगर मकई में भी किसानों को फ्रेट में रिबेट देकर के ढुलाई के लिए वैगन उपलब्ध करा दें तो जिस कौड़ी के भाव पर वहां मेज़ को खरीदा जा रहा है, देश की अन्य मनडियों में उसे पहुंचाकर हम किसानों को लाभ दे सकते हैं।

एक और छोटा सा आग्रह करके हम समाप्त करना चाहेंगे। एक छोटा सा रेलवे लाइन है जिसके कारण हमारा गोहाटी का रास्ता काफी दूर हो जाता है—बिहार से मुकरिया तक दी दूरी मात्र 34 किलोमीटर छोटी रेल लाइन है और इस 34 किलोमीटर की छोटी रेल लाइन को अगर हम बड़ी लाइन में परिवर्तित कर देते है तो हमारा कम से कम 70 किलोमीटर का बचाव हो जाता है गोहाटी जाने के लिए जो पूर्वोत्तर भारत की ओर यात्रा करना चाहते हैं इससे उनकी यात्रा सुगम हो सकती है। इसलिए मैं माननीय रेल मनत्री जी से यह आग्रह करना चाहता हूं कि इस 34 किलोमीटर की रेल लाइन को बड़ी रेल लाइन में परिवर्तित किया जाए।

इन्हीं शब्दों के साथ आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI JOHN. F. FERNANDES (Goa): Thank you, Madam Vice-Chairman. I rise to support this Appropriation Bill because we have no other option as this is a money Bill belonging to the other House and we have only to debate, discuss and return it.

It is said that our railways are the second longest network in the world. We are proud of it. At the same time, we are ashamed that this sector has been ill-organised. We have the largest manpower in the country to run this public sector undertaking. We have about 22 lakhs of work force in the Railway Department. Unless it is properly managed, unless the human resources are properly managed, unless we have the work culture, unless we have the work ethics and unless we inculcate the fear of loss of job, I do not think the Indian Railways will have any bright future for years to come.

In our country we see that only three per cent of the organised labour sector is protected by laws. They are the creamy layer. Only 30 to 35 million people who are in the organised sector, in the public sector and in the private sector are protected and 350 million people who are in the unorganised sector, i.e. farming and construction, have no security of job. Therefore, I don't propose that the hon. Minister have a policy of hire and fire. I think it is high time that we started some work culture and more so in a vast department like the Railways. Last year I mentioned about pilferages when I spoke on the Railway Budget. The same hon. Minister was there, of course, under a different Prime Minister. He was very prompt to reply to it. I had raised a pertinent issue where the funds of the Railways were pilfered. I gave the example of railway reservation on computer. On one PNR you can sell seven to eight tickets. The fraud here is you book eight passengers on one ticket with one PNR. Then you cancel seven seats out of eight on a computer. In this way you deprive the Railways the income of seven passengers. You only show the revenue of one passenger. I would like to have the attention of the Railway Minister. Last year when I raised this issue he was very prompt. He also gave me an assurance. Last year I made the same request to the hon. Minister. I have exposed this fraud. Here you are cancelling six to seven seats on the computer. But actually they are not cancelled. They are only shown on the computer and the remaining money is pocketed. The Railways is losing crores of rupees in this way. Now the floppy disc is being impounded by the Railways. We cannot decode it because we don't have this facility in the country. The Army is not permitting you to decode it because they are not touching any private sector or Government sector material. Therefore, when I spoke last time, the hon. Minister was very prompt in his reply. I demanded that every passenger should have one

PNR like we have in Indian Airlines tickets or in bus tickets. You were prompt to say that you would get it tomorrow. Madam, just before the Railway Budget was taken up I was shocked to see a letter from the Railway Minister, Shri Ram Vilas Paswan, saying that this is not possible. He only said that this was not possible. But he has not denied that there is fraud in the reservation system. I would request the Minister to look into it. It is a nexus which is going from TC to the Railway Board. I don't deny that. there is protection. There is *quid pro quo*. I would request the Railway Minister — I know he is a very progressive Minister — to devise a new system of reservation and see to it that every passenger has a single PNR like we have in Indian Airlines. There is a proper inventory for you. Here there is no inventory because on one PNR you are selling seven to eight tickets.

श्री राम विलास पासवान: मैंने इस बारे में रेलवे बोर्ड में बात की थी। कठिनाई यह है कि यदि एक परिवार में 5 व्यक्ति जा रहे हैं तो स्वाभाविक है कि वे एक साथ बैठना चाहेंगे। कंप्यूटर में आप जानते हैं कि एक-एक सेकेंड में पोजीशन बदलती रहती है। जब तक आप दूसरा फीड करेंगे, तब तक कोई दूसरा रिज़र्वेशन करा लेगा। उस परिस्थिति में हो सकता है कि यदि 5 आदमी जा रहे हैं और पांचों का टिकट अलग-अलग बनता है तो यह जरूरी नहीं है कि उन पांचों की सीट आस-पास हो। बल्कि हो सकता है कि उनके डिब्बे ही अलग-अलग हो जाएं। यह परेशानी है।

दूसरी बात यह है कि हर टिकट पर यात्रा करने वाले व्यक्तियों का नाम और उम्र दर्ज होती है। अगर कोई आदमी नाम और उम्र रहने पर भी गड़बड़ी कर सकता है तो सिंगल टिकट में भी तो गड़बड़ी कर सकता है। जब हम जवाब देंगे तो उस समय विस्तार से इन बातों की चर्चा करेंगे। क्लोज़ सर्किट टी०वी० लगाने का जो हमारा आईडिया है, उसे हम मई के महीने में लगा रहे है। इसके बारे में हम अपने जवाब में विस्तार से बतलाएंगे। इससे जब आप फैमिली के साथ जाएंगे तो आपको परेशानी नहीं होगी। और एक के साथ में चार टिकट है और चारों टिकट के नाम और उम्र सारी चीज उसमें लिखा हुआ है। तो इसका बतलाइए तब तक हम और भी उधर से लेते है।

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती कमला सिन्हा): मंत्री जी, यह क्वेश्चन आॅवर तो है नहीं कि आप हरएक प्रश्न का उत्तर तुरन्त दे दें। इससे तो बहस का समय लम्बा हो जाएगा।

SHRI JOHN F. FERNANDES: I am grateful to the hon. Minister.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI KAMLA SINHA): It is not necessary for him to intervene and answer immediately. He can reply later on.

SHRI JOHN F. FERNANDES: Madam, I do not dispute the fact that it is a technical matter, but I think the software is not difficult to manufacture. We had Mr. Bill Gates in the country. I do not think it is difficult, because the Indian Airlines or the Air India put a family of five together. I do not think there is any justification. At the same time the hon. Minister is not denying that there is fraud in reservation. That point he accepts. I do not want him to react now. Let him reply later...*(Interruptions)*...

SHRI NILOTPAL BASU: In the airlines, it is different. When you are boarding, when you are checking in, they are placing you together.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI KAMLA SINHA): Don't stand up like that and speak.

SHRI JOHN F. FERNANDES: I am not Mr. Bill Gates. I told them that it is possible to get the software in this country. I think it is for the Government and it is for the computer technicians to sort out this problem. I have only pointed out a fraud in the railways. I do not think there should be any justification as to why this is happening and why it should continue to happen. I don't think anyone would agree that the fraud should continue. That is my point. Madam, regard-

ing modernisation, the hon. Minister the other day did mention that even today, on the trunk routes we only have a single track. I do not blame the Governmet. The Railways are not self-sufficient. It still runs from grants and funds given by the Government of India. Last time, the Finance Minister told him, "I won't give you grants, you raise your own resources." Naturally, they depend on the Government of India for budgetary support. There is no doubt about that. But recently, the Surface Transport Ministry privatised the National Highways and bridges. I would request the hon. Minister to tell us whether he has any policy to privatise the Indian Railways also so as to bring in investment. We can create double, triple, four, five and six tracks in the country, especially on the trunk routes. Does he have any policy to privatise the Railway sector?

Madam, we have adopted a backward telecom facility and technology in the Railways. In the last five years, the Railways have spent about Rs. 800 crores on communication. For a single telephone line, they have double optic fibre cables, which are very high density cables used by the telecom department to send millions of messages. It is an obsolete, outdated technology. Whenever there are accidents, most of the telephones do not function. We have seen that happening last time when there was an accident in UP. We raised a question here and asked them as to why they did not go in for satellite telecommunication system. The Railways said that they would need about Rs. 200 crores to update it. Unless there is proper planning, unless we don't depend on *ad hoc* planning on a day to day basis, I do not think the Railways will see a bright future.

Madam, we have 245 public sector undertakings in the country and they are basically commercial institutions. In the free market economy, we have given freedom to the private sector to enter the field and play. I can give you one example of the Indian Oil Corporation. It is a captive customer which the Railways have. They are not permitted to transport their fuel, oil or gas by road basically because they have to give business to the Railways. As a result of this, the Oil Corporation has to incur heavy losses because at no point of time are your Railways on time and they have a commitment to the consumer. I would request the Minister to see to it that these public sector undertakings are delinked because now they have to compete with the private sector. So if you just put shackles on the public sector like the Indian Oil Corporation and make it mandatory for them to transport and lift their products only by railways, I don't think they will be able to compete with the private sector. so this is one of the suggestions to which I would like the hon. Minister to react. Now, Madam, we have to have planning for any sector in this country to develope. I am going to give an example of mismanagement by the Railway Board. Madam, two years back the Planning Commission, which acts as a nodal agency for various Ministries in the country to see that there is no hindrance to the development of the nation, suggested that the requirement of the railways for the last year should be 1,20,000 wagons. That was the indication given by the Industry Ministry, the commerce Ministry, the Textiles Ministry, the Food Ministry and to the surprise to everyone, when this suggestion was made by the Planning Commission, the Railway Board takes a unilateral decision to divert the funds which were allocated to them. They give order for only 81,000 wagons. We have seen the crisis in this country the wagon shortage crisis. Therefore, I suggest to the hon. Minister that they should have a planning process If you want to divert funds, I don't think this is the way to divert funds. Again my senior colleague has raised the question of scrap. Now you get crores and crores of rupees by sale of scrap. You have got the

rolling stock. You have to phase out the wagons after 15 to 20 years. You should have aninventory for this. Why don't you maintain the inventory of the scrap where you get about thousands and thousands of crores as revenue? And this revenue is not shown as a receipt to the Railways. Why? Where is this money going? Therefore, I would request the hon. Minister to see that this is put in the inventory, the scrap is put in the in-ventory and the sale proceeds of this are shown as a receipt to the Railways. Madam, coming to the controversial

Konkan Railway Corporation, I raised it this morning in the Zero Hour. I happen to be from Goa. I come from Goa where the Konkan Railway has become synonymous with controversy. In the morning I have mentioned that nobody opposes the Konkan Railway in Goa because everybody wants the Konkan Railway. Everybody wants railway because we were not connected as we were away from the national mainstream because we were under the Portuguese. It is a good thing that has happened to Goa after liberation. What has happened to Goa after liberation, is that we have the Konkan Railway, a railway from North to South. At the moment we have a Railway going from East to West and this is also being broad-gauged. And this Railway cannot be completed for the main reason—and I have raised this issue for the last six years in this House that the terrain that you have selected is very bad. You have shifted the main track from the hinterland to the coastal area where the price of the land is very, very high and you have shifted it to such an area which is a marshy land, kazan land. So you have not done piling on this land. You have just laid a track on *daldal* land. You have not done any piling. You have just put red mud. You have not done piling or anything. Last year I had raised the issue of a railway fly-over at Cortalium village where the railway fly-over bridge was laid on a mud embankment. When we raised the issue that the water flow in the river had been blocked the Minister was very prompt. He removed the mud from there. As a result the fly-over is sinking. I think you are going to face this problem throughout because at the moment your trains are running at 90 kms per hour and in the years to come we are going to have 160 kms per hour. I do not think the railway will go straight, it has to go below, because with vibration the railway has to sink. So this is the problem that we have been facing and the people in Goa have been mentioning that you won't be able to complete the project. You have not completed the project. The project. The project is jinxed in Goa. It has been delayed and it will be delayed. You don't have funds. Again they have created a new controversy. They want to acquire about 40 lakh square metres of land at Margao. If you see the map of India, Goa is very small. It is the smallest State in India. This is the most prized prime land, urban land in Margao area. There is one bright architect, Mr. Charles Correa who claims to be from Goa; most of his projects are sinking. Madam, we have the Kala Akademi in Goa which is below the water level and it becomes a swimming pool during the monsoon. If you see the project of United Nations Indian Mission in New York, it has overshot the priced cost. I do not want to go into the details. He was paid by the Konkan railways for giving his advice. they do not have money. Now, why have they gone to Goa and buy land? The price of land there is Rs. 2,000 to Rs. 5,000 per sq. mtr. You will acquire the land at Rs. 100 to Rs. 200 per sq. mtr. I want an assurance from the Government that they will complete the Konkan Railway Project and that railway should pass through Goa because my friends from Karnataka and Kerala also need the railway. We are not against it. We have only cautioned and warned you about what the Konkan Railway Project has done because you have given them a free

hand. They have done a fraud in Goa. That is the point that we have been making time and again. Madam, the Ojha Commission Report was given to the Railway Ministry in which they have suggested avoiding the mud-embankment, because they have taken this railway through the paddy fields, through the green land and most of the farmers are having problems now. They have said, wherever possible, allow the free flow of water from paddy field to paddy field and into the river. as you have no funds, to avoid the extra cost the Ojha Commission Report mentions that you have to have concrete cement wire ducts. They have not done that. Most of the paddy fields are destroyed and the poor farmers are not getting compensation. So, I hope the hon. Minister will go into this human problem. I know that he is not directly responsible as one hon. Member has already mentioned, since it is a separate Railway Corporation, the Konkan Railway Corporation which is a public sector undertaking. They have no funds. But, I would like the Railway Minister to intervene and see that these people are compensated as they are losing their crops. They are not going to get anything from the railways nor are they going to get anything from the State Government. I think this is a fraud which has been done by the technicians of the Konkan Railway against the people of Goa. With these few submissions, I hope that the hon. Minister will react to the queries that I have raised. Thank you very much, Madam.

श्रीमती चन्द्रकला पांडेय (पश्चिमी बंगाल): माननीया उपसभाध्यक्ष महोदया, आपने मुझे इस विनियोग (रेल) विधेयक पर चर्चा में भाग लेने के लिए जो समय दिया है, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देती हूं। मैं यह स्पष्ट कर देना चाहती हूं कि किसी मजबूरी में नहीं जैसा कि फर्नांडिस साहब ने कहा, मैं जरूरी समझ कर इस बिल का समर्थन करती हूं। आम तौर पर वित्तीय कठिनाइयां जो देश के सामने हैं, वही रेल विभाग के सामने भी हैं। मुझे उसके दो कारण समझ में आते हैं। पहला कारण यह है कि हमारे देश में प्रायः अभिजात्य वर्ग की बढ़ती हुई संपदा और आमदनियों से कर वसूल करने में पिछली सरकारें भी विफल रही हैं। पासवान जी मेरी बात सुनें। उन पर अभी जो आरोपप्रत्यारोप लगाए जा रहे हैं, उन्होंने अभी तो दूसरा बजट पेश किया है। चार-पांच बजट पेश कर लें तो शायद यह परेशानियां सामने न आएं। मैं यहां चार साल से हूं और मैंने यह देखा कि और सरकारों के सामने भी यह समस्या रही है और राजनीतिक दृष्टि से मुखर समूहों के पक्ष में ही प्रायः बड़े पैमाने पर खर्च किया जाता रहा है, साधनों का हस्तांतरण भी हुआ है। वह समस्या अभी भी उसी प्रकार चली आ रही है। इसके कारण जो वित्तीय असंतुलन पैदा होता है उससे सरकार को उन रास्तों की खोज करने के लिए मजबूर होना पड़ता है जिनमें खर्चों के लिए ऐसी कटौती की गुंजारश मिल सके जिससे सांप भी मर जाए और लाठी भी न टूटे। इस बार के विनियोग विधेयक में भी यही रूप दिखाई पड़ रहा है। ढांचागत क्षेत्रों में किये जाने वाले निवेश प्रायः ऐसे निवेशों में सब से ऊपर आते है जिन्हें बिना किसी हीले-हवाले के और खास जोखिम के हटाया जा सके क्योंकि उसका तत्काल असर दिखाई नहीं पड़ता है। भविष्य में धीरे-धीरे इसका प्रभाव आर्थिक विकास और समता की संभावनाओं पर पड़ता है। ज़ाहिर है कि प्रायः इसे अनदेखा कर दिया जाता है जबकि आज कल सार्वजनिक क्षेत्रों में इस तरह की कटौतियां आम जनता के लिए भंयकर दुखदाई होती है और भविष्य की आर्थिक विकास की संभावनाओं को इससे ज़बरदस्त हानि पहुंचती है। निजी क्षेत्र के भरोसे इसी प्रकार की नकारात्मक रेल नीतियां रेल के मामले में भी दिखाई पड़ रही है। रेल जो अब भी हमारे देश में माल तथा यात्रियों के परिवहन का सबसे बड़ा तंत्र है उसके अलावा यह मोटर वाहनों पर आधारित सड़क परिवहन के मुकाबले कहीं अधिक ऊर्जा बचाने वाली कहीं अधिक पर्यावरण के अनुकूल भी है। इसलिए बहुत ही जरूरी है कि रेलवे के तंत्र का प्रसार किया जाए और रेल प्रणाली में भी सुधार लाया जाए। इसके अलावा देश के सबसे बड़े रोज़गार संस्थान के रूप में रेलवे के रोज़गार के पैटर्न के और दूसरे क्षेत्रों के रोज़गार के पैटर्न के बीच में जो अंतरंग संबंध है, इस रूप को देखते हुए भी रेल के साथ जब हम देखते हैं कि कोई घटना घटती है तो सारे दूसरे क्षेत्रों में भी तत्काल प्रभाव पड़ता है। रेल के इतने गंभीर महत्व के बावजूद उसके लिए बजट सहायता में निरंतर गिरावट आ रही है। पांचवीं योजना में रेलवे के प्रस्तावित निवेश में बजट सहायता का हिस्सा

75 प्रतिशत था जो सातवीं योजना तक घटकर 42 प्रतिशत रह गया और आठवीं योजना में तो सिर्फ 19 प्रतिशत ही रह गया है। अभी जो छठी रिपोर्ट स्टैंडिंग कमेटी की आई—मैं उसकी एक सदस्य हूं और हमने इस पर डिसक्शन भी किया था, मैं उससे कुछ उद्धृत करना चाहूंगी—"समिति ने पाया कि रेलवे ने अपने प्रारूप वार्षिक योजना में 1997-98 में 11 हजार करोड़ की योजनाओं का आकार प्रस्ताव दिया है, परंतु योजना आयोग द्वारा इसे घटाकर 8300 करोड़ रुपए कर दिया गया है। अतः रेलवे को वर्ष 1997-98 हेतु अपने वार्षिक योजना आकार को घटाकर 8300 करोड़ रुपए करना पड़ रहा है जो कि वर्ष 1996-97 के समान ही है। परंतु वास्तविक मूल्य के रूप में वास्तव में कमी आयी है। समिति की यह सुविचारित राय है कि रेलवे द्वारा उनकी प्रायोजित परियोजनाओं के लिए आवश्यक संसाधनों की पूर्ति के लिए 1997-98 हेतु दिया गया वर्तमान योजना आवंटन एकदम अपर्याप्त है। मंत्री जी इस पर ध्यान देंगे कि इस प्रकार यदि घटाव जारी रहा, घटनशीलता जारी रही तो आजादी के 50 वर्ष बाद हमें मजबूरन वही कहना पड़ेगा जो हमारे देश के कवियों ने आजाद होने के ठीक 8—10 वर्ष के बाद लिखा था। स्थिति को देखकर मैं 2-3 पंक्तियां उद्धृत करना चाहूंगी दुष्यंत कुमार की—

> "कहां तो तय था चिरागां हर एक घर के लिए
> कहां चिराग मयस्सर नहीं शहर के लिए"

ऐसी हालत नहीं होनी चाहिए। हम चाहते है कि पूरे देश के लोगों, आम जनता की सुविधा के लिए रेल हो। जहां पासवान जी कटिबद्ध हैं और वचनबद्ध हैं वहां ऐसा न हो कि देश की आम जनता के लिए सचमुच चिराग भी न दिखाई पड़े। इतना ही नहीं रेलवे को अपने भावी निवेश के लिए वित्तीय बाजार से ऋण जुटाने की भी मजबूरी सामने आ खड़ी हुई है जबकि किसी से छिपा नहीं है कि अव्वल तो ऋण

मिलेगा मुश्किल से और मिलेगा भी तो ब्याज की दर कमरतोड़ होगी। हमारी स्टैंडिंग कमेटी की रिपोर्ट पेज 93 पर स्पष्ट है। मैं मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाहूंगी कि आई०आर०एफ०सी० के जरिए इतना कर्ज लिया जा चुका है कि हम उसके आक्टोपसी जाल में जकड़ गए हैं। "बोल्ट" स्कीम के बारे में मैं चर्चा नहीं करूंगी। सभी इस स्कीम के बारे में जानते हैं कि यह स्कीम असफल हो चुकी है जिस पर स्टैंडिंग कमेटी ने पुनर्विचार का सुझाव दिया है। स्टैंडिंग कमेटी से बार-बार उद्धृत करना मैं नहीं सोचती हूं कि जरूरी है। मंत्री जी उन सभी सिफारिशों को देखकर उनका अनकूल उत्तर देंगे। इस चर्चा में भाग लेते हुए चूंकि समय कम है मैं अपनी बात तीन मुद्दों पर केन्द्रित रखूंगी—सुविधा, सुरक्षा और सफाई। पहला विषय सुविधा को लें। तो सुविधा किसकी? उन यात्रियों की जो रेलवे यात्रियों से जुड़ी है। जिनके पैसों से रेल के लिए मुख्यतः संसाधन जुटते हैं। माना कि रेल मंत्री जी ने आम जनता पर बोझ केवल 5 प्रतिशत का ही डाला है पर इसके बदले उन्हें कौन सी सुविधा मिल रही है। उनके लिए दूसरे दर्जे या अनारक्षित डिब्बों में यात्रा आज भी यातना शिविरों जैसे कष्टकर है। लम्बी दूरियों की गाड़ियों में पीने का पानी तक मुहाल नहीं हो पाता है। यह मैं एक सुझाव देना चाहूंगी कि लम्बी दूरी की जितनी गाड़ियां है और सेकेंड क्लास के डिब्बों में कम से कम पेयजल रख दिया जाए क्योंकि यदि यात्री स्टेशन पर उतरते हैं भीड़-भाड़ में जो जल्दी जल्दी में उन्हें पानी भी नहीं मिल पाता और ट्रेन भी छूट जाती है। इन गाड़ियों में खास करके मैं महानन्दा एक्सप्रेस की चर्चा करूंगी जिसमें मुझे भी कई बार सौभाग्य मिला है चढ़ने का, इसके फर्स्ट क्लास में जो पंखा लटकता रहता है, उसे चलता नहीं कहना चाहिए, वह लटकता ही रहता है, उसको देखकर साइक्लोजिकल ठंडक भले ही मिले कि पंखा चल रहा है और हवा निकल रही है लेकिन वह वास्तव में चल नहीं रहा होता और छड़ी से या पेन से मारने के बाद चलता है तो बीच-बीच में रूक जाता है। यह एक सुझाव आया था जब सेकेंड क्लास ए०सी० में जाने वाले यात्रियों की संख्या अधिक हो गयी तो फर्स्ट क्लास हो हटा दिया जाए शायद इसलिए ही फर्स्ट क्लास के कंपार्टमेंट की ऐसी दुर्दशा है। बाद में यह भी सुझाव आया, स्टैंडिंग कमेटी यह बताती है कि कुछ लोग अपनी कुछ विशेष असुविधाओं के कारण, रोग के कारण, सांस की तकलीफ के कारण ए०सी० में यात्रा नहीं करते। इसलिए फर्स्ट क्लास को ज्यों का त्यों बनाए रखना जरूरी है। यदि फर्स्ट क्लास के कंपार्टमेंट और कमरे जरूरत बन गई है तो मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगी कि वे ऐसा निर्देश दें कि फर्स्ट क्लास की भी यथावत् सुव्यवस्था की जाए और उनमें वे आरामदेह साधन जुटाए जा सकें जो कम से कम सैकंड क्लास ए०सी० पैसेंजर को दिए जाते हैं। सैकंड क्लास के डिब्बों की तो अवस्था बहुत ही खराब है। खिड़कियों के कांच प्रायः टूटे हुए हैं। बाथरूम में कभी आईना हुआ करता था लेकिन अब उस आईने की जगह खाली है। शायद गरीब जनता के

लिए यह कहा दिया गया है कि वे किस मुंह से अपना चेहरा आईने में देखेंगे। खटमल, मच्छर, चींटी के अतिरिक्त कुछ ट्रेन में मैंने बर्रे और मधुमक्खियों के छत्ते भी लगे देखे। ये शायद बाबा आदम के जमाने के पुराने डिब्बे हैं जिनको बहुत पहले बदल देना चाहिए था। चौथी स्टैंडिंग कमेटी रिपोर्ट में ही यह सुझाव था कि ऐसे डिब्बों को स्क्रैब बनाकर बेच दिया जाए। लेकिन अब तक वे डिब्बे चले आ रहे हैं। मंत्री जी इस पर भी ध्यान देंगे और दिखवा लेंगे कि किन डिब्बों में इस तरह मधुमक्खियों और बर्रों के छत्ते भी हैं। मैंने गत वर्ष रेल बजट की चर्चा में भाग लेते हुए माननीय पासवान जी को सुझाव दिया था कि यदि राजधानी और शताब्दी जैसी महंगी गाड़ियों में चूहों पर नियंत्रण उनका विभाग न कर पाए तो बिल्लियां पालने का इंतजाम करें और बड़े खेद के साथ मैं कह रही हूं कि एक वर्ष के बाद भी, आज भी राजधानी में उसी तरह चूहे दौड़ते हुए दिखाई पड़ते हैं। इसकी कुछ व्यवस्था करें क्योंकि इससे भोजन के अस्वस्थकर होने की संभावना बढ़ रही है। गत वर्ष रेल बजट की चर्चा करते हुए मसूद साहब यहां नहीं हैं, उन्होंने बताया था कि ट्रेन में एक तकिए को देख कर उनका नाती मचल गया कि यह तकिया तो मेरा है क्योंकि वह इतना छोटा था कि किसी भी बच्चे के लिए ही हो सकता है और आज राजधानी को छोड़ दें तो अन्य गाड़ियों में जो बैडरोल मिलता है उसकी हालत बहुत ही खराब है, तकियों का आकार-प्रकार सिकुड़ता जा रहा है, चादरें फटी हुई हैं और कभी-कभी तो गीली भी होती हैं। शायद तुरन्त धोकर लाई जाती हैं और वे बिछाने के लिए दी जाती हैं, गीलापन महसूस होता है। अच्छी ट्रेनों का यह हाल है तो कुछ ऐसी ट्रेनें हैं जैसे काठगोदाम एक्सप्रेस और महानंदा एक्सप्रेस खास करके, एक कतरासगढ़ एक्सप्रेस है। इन गाड़ियों की तो बात ही क्या है, अगर साधारण नागरिक को हम सुविधा देना चाहते हैं तो फिर सुविधा की परिभाषा क्या हैं इस पर विचार करना होगा।

एक दिन यह मेरा भुक्तभोगी यथार्थ है। राजधानी के कंपार्टमेंट में जब मैं आ रही थी, दो डॉक्टर दम्पत्ति जो अमेरिका से आए हुए थे, बंगाली थे। वे यहां "एम्ज़" में किसी सेमिनार में भाग लेने आ रहे थे। सामने की सीट रिज़र्व थी उनकी सैकंड ए०सी० में और रात के समय ऊपर वाली सीट टूट गई, गिर गए। सौभाग्य से पत्नी जो ऊपर सो रही थी बहुत ही दुबली-पतली थी, नहीं तो क्या हुआ होता यह सोचिए। इस तरह अगर डिब्बे ऐसे हैं जिनमें किसी भी समय कोई सीट गिर सकती है और यह देखकर चूंकि में सांसद् थी मुझे शर्म आई। उन लोगों ने कहा इस देश में ऐसी ही रेलगाड़ियां होती हैं और बहुत दिनों से हम इस देश में नहीं आए हैं। खैर, वे विदेश में ही बसने लायक थे, वह बात और है। लेकिन यदि कोई बाहर से आया हुआ व्यक्ति हमारे देश की रेलगाड़ियों में सफर करता है और इस प्रकार की असुविधाओं का सामना करना पड़ता है तो हमें सोचना पड़ता है कि हमारा रेल मंत्रालय क्यों नहीं ऐसा निर्देश देता कि रेलगाड़ी चलने के पहले डिब्बों की खास जांच कर ली जाए कि कोई ऐसा डिब्बा तो नहीं है, कोई ऐसा कंपार्टमेंट तो नहीं है जिसमें ऐसी दुर्घटना घट सकती है।

एक और असुविधा अभी रिज़र्वेशन कंप्यूटरों के बारे में आ रही थी। यात्रा के दौरान जो हम लोगों ने देखा है जो पैसेंजर्ज़ रहते हैं उनमें कभी-कभी जब वे टिकट खरीदते हैं तो वे मेल, फीमेल लिख कर देते हैं, एम, एफ, लेकिन कंप्यूटर किस तरह एम के स्थान पर एफ और एफ के स्थान पर एम लिख देता है और टी०टी० फिर उन्हें पैसेंजर्ज़ को आकर परेशान करते हैं कि यह टिकट किसी महिला के नाम से है, कोई पुरुष उस पर यात्रा नहीं कर सकता। तो क्या कुछ इस तरह का प्रावधान होगा कि कम्प्यूटर में ऐसी गलतियां न हों? उम्र में भी यही है 45 के स्थान पर 52 और 52 के स्थान पर 90 यह सब लिख दिया जाता है और इससे और कुछ नहीं है यह टी०टी० को इससे यह मौका मिलता है कि आम नागरिकों को परेशान कर सके।

कल हम यहां हज दुर्घटना की बातें कर रहे थे। उससे यह बात उठी कि अगर ऐसे कहीं देश के किसी भाग में कोई दुर्घटना हो जाए आपात्कालीन स्थिति में यात्री आएं और कहीं अटक जाएं और उन्हें एक स्थान से अपने निर्दिष्ट स्थान पर जाना हो तो उनके लिए विशेष रिज़र्वेशन या विशेष गाड़ी चला कर ऐसी व्यवस्था की जाए कि वे अपनी जगह पर पहुंच जाएं। इसी सिलसिले में मैं पैसेंजर ट्रेन के बारे में भी कहना चाहूंगी कि राजधानी और शताब्दी देश के सुखी वर्ग की गाड़ियां हैं। जहां इनकी संख्या बढ़ी है वहीं पिछले कई वर्षों में कोई पैसेंजर ट्रेन शुरू नहीं की गयी है बल्कि उन्हें कम किया गया है। इसी तरह हर ट्रेन में जो दो-तीन डिब्बे अनारक्षित होते हैं जिन में हठात किसी को भी जाना पड़ सकता है, उन्हें और बढ़ाया जाए। महोदया, कुछ गाड़ियों जैसे कि यहां से "श्रमजीवी" जाती है या कलकत्ता से "पूर्वांचल" और "काठगोदाम" जैसी गाड़ियां आती हैं,

उन के बारे में स्टैंडिंग कमेटी में सुझाव दिया गया था कि एक पूरी-की-पूरी अनारक्षित सैकंड क्लास गाड़ी चलायी जाए जिससे कि उन मजदूर भाइयों को सुविधा हो जोकि रोजी-रोटी की तलाश में एक स्थान से दूसरे स्थान को जाया करते हैं।

महोदया, यहां मैं कुछ और सुझाव भी देना चाहूंगी। जैसे कि कलकत्ता से पटना होकर जो राजधानी आती है, उस का प्रयोजन पटना राजधानी शुरू होने तथा अन्य राजधानियों के पटना रूकने से थोड़ा कम हो गया है। इस के बदले एक द्रुत गति की पूरी-की-पूरी सैकंड क्लास ट्रेन की बात पर मंत्री जी विचार करें। यह गाड़ी कलकत्ता से दिल्ली आने वाले आम यात्रियों की सुविधा के लिए हो। इसी तरह से हावड़ा या सियालदा से न्यू जलपाईगुड़ी के लिए सुपरफास्ट ट्रेन के बारे में हम कई बार चर्चा कर चुके हैं और माननीय मंत्री जी ने एक बार हम लोगों को आश्वासन भी दिया था, लेकिन अभी तक उस के बारे में कोई निर्णय नहीं हुआ है। इसे आप एन०जी०पी० कहें, शताब्दी कहें या आर०बी०पी० कहें, मुझे कोई एतराज नहीं है, लेकिन वह गाड़ी जल्दी-से-जल्दी चले और मंत्री जी अपने उत्तर में जरूर बताएं कि यह ट्रेन वह कब शुरू कर पाएंगे? यह एक सुपरफास्ट ट्रेन हो जोकि हावड़ा या सियालदा से न्यू-जलपाइगुड़ी 7-8 घंटे में पहुंच जाए क्योंकि बंगाल के पहाड़ी भाग और समतल भाग को जोड़ने के लिए एकमात्र यही ट्रेन हो सकती है।

महोदया, यात्री कई दिनों पूर्व यात्रा के लिए रिजर्वेशन कराते हैं और जब वे स्टेशन पहुंचते हैं तो पता चलता है कि गाड़ी कैंसिल कर दी गयी है। ऐसी स्थिति में यदि वे पहाड़ जाने का विचार रखते हैं तो हठात् आसमान से गिरते हैं। उन के लिए एक-दो दिन के अंदर ही पुनः रिजर्वेशन देकर ऐसी व्यवस्था की जाए जिस से कि वह अपने गंतव्य तक पहुंच सकें, अपनी छुट्टियां बिता सकें। अगर यह संभव हो सके तो बहुत अच्छी बात होगी।

महोदया, अब मैं कुछ असुविधाओं का जिक्र करना चाहूंगी। ट्रेनों में कई जगह बासी खाने की शिकायत मिलती है। मैं मंत्री महोदय से निवेदन करूंगी कि गर्मी के मौसम में अस्वास्थ्यकर भोजन और गंदे पानी शिकायत को दूर करने के लिए खास निर्देश दिए जाएं।

महोदया, अब

मैं पश्चिम बंगाल के भीड़-भाड़ भरे शहरों की बात करना चाहूंगी जहां कि मेट्रो रेल की अत्यधिक जरूरत है। महोदया, मेरे पास दो पत्र हैं—एक माननीय पासवान जी ने लोकसभा की सदस्या श्रीमती गीता मुखर्जी को लिखा है और दूसरा पत्र रेलवे बोर्ड का है। इन दोनों में विरोधाभास है। एक में कहा गया है कि यह परियोजना रेल विभाग के अंतर्गत आती ही नहीं है और दूसरे में कहा गया है कि यह अर्बन अफेयर्स मिनिस्ट्री में डील होगी। मंत्रीजी यदि मेट्रो रेल की योजना अर्बन मिनिस्ट्री के अंतर्गत भी चली गयी है, तो भी पश्चिम बंगाल सरकार इस के लिए 20 परसेंट देने को तैयार है। अब इस में क्या स्थिति है, कृपया बताएं। महोदया, ये दो पत्र दो तरह के हैं। एक में कहा गया है कि यह अर्बन डेवलपमेंट में है और दूसरे में कहा गया है कि हम करेंगे। तो मंत्री जी क्या करने वाले हैं, कृपया बताएं और कम-से-कम वहां के जो वर्कर्स हैं, अभी उन को डिसमेंटल न करें क्योंकि अगर वह प्रोजेक्ट ज्यों-का-त्यों है तो उन वर्कर्स को वहां रहना चाहिए क्योंकि इन्हें हटाकर फिर नए सिरे से शुरू करेंगे तो बड़ी समस्या होगी। महोदय, इस प्रोजेक्ट के 522 करोड़ में से 20 प्रतिशत वहन करने के लिए क्या पश्चिम बंगाल की सरकार तैयार है, इसे आप हमें बताएं।

महोदया, साउथ ईस्टर्न रेलवे के लिए शालीमार टर्मिनल बनाए जाने की बात थी। कमेटी ने भी यह परामर्श दिया है कि आप उस संबंध में विचार करें। पश्चिम बंगाल में मेदनीपुर, खड़गपुर, बनपुर और आसनसोल—यह केवल 18 किलोमीटर लाइन है जिसे यदि दोहरा कर दिया जाए तो यात्रियों की संख्या पांच गुना अधिक हो जाएगी। इसी तरह बारासत, हसितनाबाद, बंगा और अनाकाट के विद्युतीकरण जैसे छोटे प्रकल्प पूरे हो जाएं तो वहां की जनता को अत्यधिक सुविधा होगी। महोदया, चक्र रेल के बारे में भी स्टैंडिंग कमेटी ने सुझाव दिया है, उस पर कृपया विचार करें।

महोदया, सुविधा के साथ यदि हम रेलवे सुरक्षा के बारे में देखें तो पता चलता है कि उस में चोरी-डकैती का माहौल बढ़ता जा रहा है। आए दिन गाड़ियों में लूटपाट और डकैती दिखाई पड़ रही है। यह घबला स्टेट गवर्नमेंट्स के साथ मिलकर हल किया जाय। आर०पी०एफ० को अधिक फोर्सफुल बनाकर भी इसे सुलझाया जा सकता है। किसी भी तरह से चोरी और डकैती को रोका जाए। मैं यहां आर०पी०एफ० पर, रेलवे प्रोटेक्शन फोर्स पर एक बिल लाई थी और उस समय के रेल मंत्री जफर शरीफ साहब ने यह वायदा भी किया था

कि आर०पी०एफ० को तुरन्त संघ बनाने का अधिकार दिया जाएगा। यहां रेल मंत्री पासवान जी बैठे हैं, इनका भी एक वक्तव्य मेरे पास है, जब आप रेल मंत्री नहीं थे उस वक्त आपने कहा था—"पिछले डेढ़ साल से संसद में दबाव पड़ रहा है। रेल मंत्रालय और रेल मंत्री जी के द्वारा यह नहीं कहा गया कि वह इसके विरूद्ध हैं। सिर्फ कुछ उलझने हैं, उनको सुलझाने का काम सरकार कर रही है। यदि सरकार की मंशा है, मंशा होगी तो निश्चित रूप से जितनी जल्दी हो इस मामले को सुलझा कर आर०पी०एफ० को मान्यता प्रदान की जानी चाहिए।" यह पासवान जी ने कहा था, जब आप मंत्री नहीं थे। अब आप स्वयं मंत्री हैं, इसलिए उनके सामने जो उलझने हैं उनको जल्दी से जल्दी सुलझा कर आर०पी०एफ० को तुरन्त संघ बनाने का अधिकार दिया जाना चाहिए।

महोदया, सफाई पर आएं, तो देखते हैं कि सफाई के लिए हमारे जितने मंत्री आए, उन्होंने कोशिश किया। उनमें एक मंत्री जी आए तो उन्होंने हर जगह पोस्टर लगवा दिया—गंदगी और सफाई में छिड़ी है जंग, बोलो हम हैं किसके संग", लेकिन वहां जाकर हमें शर्म आती थी, लगता था कि बोलिए हम हैं गंदगी के संग। वहां किसी प्रकार की सफाई नहीं दिखाई पड़ती थी।

महोदया, मैं मंत्री जी को एक चीज के लिए फिर धन्यवाद देना चाहूंगी कि वर्ष 1980 में दीघा-तामलुख के लिए जो गनी खान चौधरी जी ने नींव रखी थी और वहां के लोग उस नींव को देख-देख कर यह सोचते थे कि अब इस पर सफेद चादर चढ़ाकर मजार बना देने की जरूरत है, उन्हें खुशी हुई कि इस बार 9.9 करोड़ की राशि की मंजूरी दे दी गई है और उसे पूरा करने का आश्वासन भी दिया गया है।

महोदया, विनियोग विधेयक की चर्चा करते हुए समिति ने यह देखा कि सुरक्षा के मायनों के शीर्ष बजट के अनुमान में 2.17 करोड़ से 1.72 करोड़ तक की कमी आई है। सुरक्षा कैम्पों और प्रशिक्षण कैम्पों पर और अन्य व्ययों में भी आवंटन की कमी आई है। सुरक्षा एक बहुत महत्वपूर्ण मुद्दा है, इसलिए अधिक सुरक्षा कैम्प की सुविधा की जाए, अधिकारियों और स्टाफ को गहन प्रशिक्षण दिया जाए, लोको रनिंग स्टाफ को सुरक्षा की दृष्टि से निर्धारित समय की तुलना में बहुत बार 10 घंटे से अधिक काम करना पड़ता है। इससे यह जो ओवरवर्क करते हैं, अधिक ड्यूटी करते हैं, यह सुरक्षा की दृष्टि से बहुत खतरनाक होता है और एक्सीडेंट बढ़ने की संभावनाएं होती हैं। माननीय मंत्री जी ने बहुत सारे अनमैन-लेवल क्रोसिंग पर बहाली कर दी है, लेकिन आज भी बहुत सारे बच गए हैं, जिन पर इन लोगों की नियुक्ति की जाए ताकि गाड़ियों के संदर्भ में होने वाली दुर्घटनाओं पर नियंत्रण हो सके।

उपसभाध्यक्ष (श्रीमती कमला सिन्हा): चन्द्रकला जी, आपका समय समाप्त हो गया है, अब आप अपना भाषण समाप्त करें।

श्रीमती चन्द्रकला पाण्डेय: मैडम, मैं एक मिनट में अपना वक्तव्य समाप्त करती हूं। पश्चिम बंगाल के विषय में खासकर के हमारी समिति ने जो बहुत सारे निर्देश दिए हैं और जो छोटे-छोटे प्रकल्प हैं उन प्रकल्पों को मंत्री जी यथाशीघ्र पूरा कराएंगे। इनमें जैसे दमदम से बारासात तक मैट्रो लाइन का विस्तार किया जाए, सियालदह और हिल के बीच रेल संपर्क के बारे में भी मैंने अभी कहा है, राधिकरपुर लाइन को मीटरगेज से बड़ी लाइन में परिवर्तित करना है और गंजूरिया-गाजूल के बीच रेल लाइन की स्थापना करना है। इनके लिए मैं माननीय मंत्री जी से अनुरोध करूंगी।

उपाध्यक्ष महोदया, आपने जो मुझे यह समय दिया, उसके लिए आपका धन्यवाद करती हूं और मंत्री जी से आशा करती हूं कि वह अपने उत्तर में जो मेरी मांग हैं, कम से कम एक रेल लाइन और कलकत्ता में मैट्रो लाइन के बारे में अवश्य जवाब देंगे। धन्यवाद।

SHRI R. MARGABANDU (Tamil Nadu): Madam Vice-Chairperson, many representations are given to the Railway Ministry, several demands have been made, several requests have been made in this august House. So far as I am concerned, for the past two years I have not been receiving any response. I have been making several requests to the Railway Ministry, but none of the requests have been acceded to. So it raises a doubt in our minds whether this discusion is going to be a fruitful one or whether the discussion is only for the sake of discussion. Why I am saying this is because last time also I had made one request.

Near Arkonam, there is a place called Chitheri.

4.00 P.M.

About 50,000 persons are living away from this railway track. The villagers are making requests for the past two or three decades to provide a manned gate or at least an unmanned gate. The reply from the Railway Department is that the villagers will have to deposit Rs. 11 lakhs for providing a manned gate. Is the Railway Department working for the public, or do they want to collect money from the people? How can the people deposit Rs. 11 lakhs? They are asking for a level-crossing. Even when the Railway Minister visited Madras, I made a request to him. There is no reply. Even last time I made a request. I gave it in writing to both the Ministers. I gave a petition in writing to both the Ministers in the last session. There is no reply at all. So, I request that at least this time this may be noted and that instructions may be given to the concerned officers to see to it that a level-crossing is built there because 50,000 persons are living away from this railway crossing and people from ten to fifteen villages have to walk ten to fifteen miles. How many times should the request be made? Why is the request not being acceded to? Why is the Railway Department so adamant on this matter? So, I request the hon. Minister to consider this.

SHRI RAM VILAS PASWAN: What is the name of the place?

SHRI R. MARGABANDU: Chitheri village near Arakonam in Tamil Nadu.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRIMATI KAMLA SINHA): You give it to the Minister in writing.

SHRI R. MARGABANDU: I have given it three or four times. I have given it already.

The reason given by the Railway Department is that there is a small level crossing near that place. It says that because of the existence of that level crossing, it is not able to provide this level crossing. That level crossing is of no use at all because nobody passes through that because there is a big lake.

SHRI RAM VILAS PASWAN: What is the distance between the existing level crossing and the place where you want one?

SHRI R. MARGABANDU: The distance between the existing level crossing and this place will be nearly 1 km. Nobody passes through the existing level crossing. The problem is that there is a lake. Nobody passses through that. It is a useless level crossing. If that level crossing is shifted to this place, it will serve about 50,000 persons living in 15 villages. Kindly take note of this.

Accidents have taken place at unmanned crossings at several places. As far as possible, the level crossing should be manned so that accidents can be avoided.

SHRI RAM VILAS PASWAN: About the unmanned level crossing, I have already asked you to give the name of that unmanned level crossing. You are talking about a new level crossing. I will look into that.

If there is an unmanned level crossing and you want that it should be manned....

SHRI R. MARGABANDU: Either manned or unmanned, anything may be given.

SHRI RAM VILAS PASWAN: If there is an unammned level crossing about which you are talking just now, you give me the name, and I will see to it that it is done immediately.

SHRI R. MARGABANDU: I will give it now itself, Sir.

Three trains had collided together at Vaniyambadi. It was a major accident there. Overbridges at Vaniyambadi Pachakuppam have to be built. Pachakuppam is near Vellore. As a matter of fact, I got a reply from the Railway Department that an overbridge was al-

ready sanctioned. This reply I got about two years back. But, even till this day no work has been started. There is not even a sign of work having been started there.

At Vaniyambadi also three trains had collided together, and it was a major accident. Hundreds of persons died in that accident. There was a demand for a level crossing at Vaniyambadi. That was also not considered. Furthermore, so far as Tamil Nadu is concerned, nothing has been provided for it in this Budget. But, two or three days back, the Transport Minister of the Tamil Nadu Government made a statement in the papers that the Railway Minister had assured him that he would take care of the requirements of Tamil Nadu and that enough provision can be made. I would request the hon. Minister to ensure that the projects pending in Tamil Nadu are at least taken up immediately.

I would like to cite one case. From Villupuram to Tiruchi the tracks are only in metre gauge. No doubt it is being converted into broad guage, but it is being taken up at a snail's pace. That should be speeded up.

The hon. Member, Mr. Niraikulathan comes from the southern part of the area. From Tuticorin to Manamadurai there is no railway service. This area is mostly inhabited by Dalits and backward class people. There are instances of frequent clashes between Dalits and the forward class people in this area. I would request the hon. Minister to see that the train, which has been asked for by my friend, Mr. Niraikulathan, for this area is accepted.

The hon. Minister was kind enough to appoint Members on the Consumer Consultative Committee. They are invited for a meeting at the zonal or regional level once in a year. They are also vested with power to inspect canteens and other things to ensure comforts for the passengers. But, my point is that these Committee Members are paid First Class fare only on the day they attend the meeting. would request the Ministry to consider giving them free passes in trains to discharge their duties in a better way.

THE VICE CHAIRMAN (SHRIMATI KAMLA SINHA): Hon. Members, if the House permits, I will call Mr. John F. Fernandes to sit in the Chair and preside over the House. I have got some work to do. Is it the sense of the House.

HON. MEMBERS: Yes.

[VICE CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES) in the chair.]

SHRI R. MARGABANDU: Sir, in the First Class A.C. compartments while MPs are allowed to travel, their spouses are not allowed to travel along with them. I was given to understand that this concession has now been extended to them only during the Session period. At other times they are not allowed. I feel it will be a great injustice to separate husbands and wives. You should see to it that MPs and their spouses are allowed to travel together in the First Class A.C. compartments during the non-session period also.

At Vellore, there is a renowned hospital called the Christian Medical College Hospital. Patients from throughout the country are attracted there. Katpadi Railway station is a very prominent station there, but two trains do not stop there. The Cheran train while coming from Coimbatore to Madras stops at Katpudi station, whereas when it goes from Madras to Coimbatore, it does not stop there. I would request the hon. Minister to see that that Cheran train also stops there. Likewise the Shatabadi train also should stop there.

I gave a petition to the hon. Minister regarding the high price of meals supplied on the trains. In spite of that food articles and other things are still being sold at an exorbitant price.

Then, Sir, in some of the trains, unreserved compartments are attached. This results in a heavy rush in unreserved compartments. So, I suggest that the number of unreserved compartments should be increased, particularly, on long distance trains.

Now, I want to raise the issue of recruitment to Khalasi posts. Last time also I had raised this issue and brought it to the notice of the Railway Minister. Applications were called for the post of Khalasis in the ICF Madras. The Railways have called for interview 5 candidates belonging to the Scheduled Castes and legal heirs of the Railway employees. So far as candidates belonging to the OBCs are concerned, they were not called for interviews. I also handed over to him a petition in this regard. I can pass on a copy of this petition to him again. I feel there should not be any discrimination. Why are they calling only candidates belonging to the Scheduled Castes and legal heirs of Railway employees for interviews and not candidates belonging to the OBCs? Although interviews were held for the post of Khalasis some two years back, no appointments have been made against these posts. These are certain things which the Railway Minister should take into consideration. I had made repeated requests in the past to consider this matter.

THE MINISTER OF RAILWAYS (SHRI RAM VILAS PASWAN): I have already said that there are nine non-official members in each Railway Recruitment Board. Out of 9 members, 3 members belong to the Scheduled Caste/Scheduled Tribe community, three members belong to the Other Backward Classes and three members belong to the minority community. They are looking after the interests of their communities like Scheduled Castes/Scheduled Tribes, Other Backward Classes and minorities. In every category there are 19 Recruitment Boards. Are you talking about Tamil Nadu?

SHRI R. MARGABANDU: I appreciate the stand of the Railway Minister for appointment of members belonging to various communities on the Railway recruitment Board. But for recruitment to the post of Khalasis in the ICF, the Railways have called for interviews, candidates belonging to the Scheduled Castes and legal heirs of the Railway employees and not candidates belonging to the Other Backward Classes.

SHRI RAM VILAS PASWAN: The reservation policy in respect of the OBCs is being implemented. I have already ordered further reservation for the candidates belonging to the OBCs. According to the Mandal Commission's report, 27 per cent reservation has been prescribed. We are observing it. It is being implemented. I will look into the matter as to why candidates belonging to the OBCs were not called for interviews. I will examine it.

SHRI R. MARGABANDU: That is what I wanted to say, Sir. Thank you.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Mr. Margabandu, now you have to conclude. You have taken one minute extra also.

SHRI R. MARGABANDU: That is all I wanted to say. I have concluded my speech.

THE VICE CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Thank you. Now, Mr. Yerra Narayanaswamy.

SHRI YERRA NARAYANA SWAMY (Andhra Pradesh): Mr. Vice-Chairman.

Sir, while supporting the Appropriation (Railways) No. 3 Bill, 1997, I congratulate and thank the hon. Railway Minister, Shri Paswanji for sanctioning new railway projects in Andhra Pradesh and for introducing new trains during this Budget. Sir, Andhra Pradesh with a strong agro-base, with different mineral resources and long coastline which would promote increased industrial activity and exports,... has only 18.26 kms. of Railway route for an area of 1000 sq. kms. This is below the national average of 19 kms. The railway network is a crucial infrastructure for the economic development of the State and the demand for rail transportation is bound to grow rapidly because of increased agricultural production and industrial growth stimulated by an annual investment to the tune of Rs. 20,000 crores during the next five years as envisaged by the hon. Chief Minister of Andhra Pradesh. Sir, during the last 50 years since Independence, the only addition to the railway network in Andhra Pradesh is the Bibinagar-Nadikudi broad-gauge line of single track (153 kms.). It needs doubling on a priority basis. If it is done, there can be diversion of more express trains to relieve the pressure on the main trunk route, that is, the Hyderabad via Kasipet and Vijayawada-Chennai route.

Sir, the second broad-gauge line of Peddapalli-Karimnagar-Nizamabad (178 kms.) is in the backward area of Telangana region. The provision for this in this year's Budget is only Rs. 5 crores. It needs Rs. 174 crores. So I request the Railway Minister to provide more funds for this Peddapalli-Karimnagar-Nizamabad line.

It is suggested that the gauge conversion of the leftover metre-gauge sections be given the highest priority to avoid operational problems in isolated sections causing inconvenience to the public. A meagre amount of Rs. one lakh is reported to have been allocated for gauge conversion of the Secunderabad-Nizamabad-Mudkhed line. There is no mention of the Dharmavaram-Pakala (228 kms.) line in the Budget proposals. I request the hon. Minister to include this line also for survey. The Gudur-Renigunta (84 kms.) line which is included in the Budget proposals for doubling has a symbolic allocation of only Rs. one lakh. It should get more funds. This will facilitiate speedy movement of coal to the Maddunur Theremal Power Station and export commodities to Madras and Krishnapatnam Ports.

Another project, the Kakinada-Kotipalli broad-gauge line (44 kms.) was included in the last year's Budget. A survey has been done. But, unfortunately, in this year's Budget, nothing has been provided for it. I also want this line to be extended from Kotipalli to Narsapur via Konaseema. The activities of the ONGC are there. The ONGC are exploring oil there. Now, crude oil is transported by truckers on road. If the Kotipalli-Narsapur line is surveyed and constructed, the ONGC crude oil and gas can be supplied easily by Railway. The Nandyal-Yerragunta section, which is in the Rayalaseema area, a backward area, and with an estimated capital cost of Rs. 156 crores, is reported to have been included in the Budget with a meagre allocation of Rs. 5 crores. I request the hon. Minister to increase the allocation to this project.

Another important line is the Coromandel line. It is from Chennai to Vijayawada and Calcutta. Frequently, due to natural calamities like cyclones and floods, the track in this section is being damaged and the traffic gets affected for many days.

You have to construct a new line from Nadikudi to Srikalahasti for which engineering cum-traffic survey is understood to have been carried out earlier. This is a very important line providing an alternate route from Tenali to Gudur trunk route along the coast line which is frequently subjected to disruptions by cyclonic storms.

So far as the twin cities of Hyderabad and Secunderabad are concerned, Hyderabad being a mega city, there is terrific traffic. There is a proposal for a circular railway. I would request the Minister to conduct a survey for a circular railway.

Then there is no halt of the Falaknuma Express in the West Godavari district. I belong to this district. Thadepalligudem is centrally located. My request to the Minister is that there should be a halt of the Falaknuma Express at Tadepalligudem in West Godavari district. Similarly, there should be a halt of Visakha Express at Akividu. Akividu is my native place. Despite our repeated requests there is no halt of Visakha Express which runs between Hyderabad and Vizag at Akividu. So there should be a halt of Visakha Express at Akividu.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES). You have to conclude.

SHRI YERRA NARAYANASWAMY: I am concluding. The Bhimavaram Town Railway Station earns more revenue but there are no proper facilities. It needs a second platform and more facilities. I hope the hon. Minister would consider the issues which I have raised. Thank you.

श्री नरेन्द्र मोहन (उत्तर प्रदेश): माननीय उपसभाध्यक्ष जी, मैं आभारी हूं कि आपने मुझे समय दिया।

अच्छा होता कि राम विलास पासवान जी यहां होते।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Shri Satpalji Maharaj is there.

श्री नरेन्द्र मोहन: ठीक है, तब शायद कुछ नीति संबंधी बातें हम विस्तार से चर्चा कर पाते। उनका उत्तर तो सतपाल महाराज जी नहीं देंगे, उत्तर तो राम विलास पासवान जी देते। राम विलास पासवान जी ने अपने भाषण में बहुत सी बातें कहीं। उन्होंने यह दावा किया है कि भारतीय रेलें ही विश्व में घाटे में नहीं चल रही हैं जबकि विश्व भर की रेलें घाटे में चल रही हैं। अब यह दावा उन्होंने किस आधार पर कर दिया, यह बात मेरी समझ में नहीं आती। माननीय मंत्री जी जो यहां बैठे हैं, उनकी जानकारी में यह बात होनी चाहिये कि जब से हमारा भारत आज़ाद हुआ है उसके बाद से आज तक भारतीय रेलों की कभी कोई बैलेंसशीट बनाई ही नहीं गई। आज तक यह भी निर्णय नहीं हो पा रहा है कि भारतीय रेलों के पास कुल कितनी पूंजी लगी हुई है और कुल मार्किट वेल्यू पूंजी की क्या है। जब आपको यह नहीं मालूम कि जो पूंजी रेलों में लगी हुई है, जो चल-अचल संपत्ति है, उसका वास्तविक मूल्य क्या है तो आप उस मूल्य पर रिटर्न कैसे तय कर सकते हैं। आपने आज तक उसकी कोई बैलेंसशीट बनाई ही नहीं है जो आप देते हैं वह तो एक प्रकार से इनकम एंड एक्सपेंडीचर अकाउंट है। वह घाटा और मुनाफा तय करने की व्यवस्था नहीं है। इस प्रकार की अकारण बातें लिख कर, कह कर नीति संबंधी विसंगतियां रेल मंत्रालय को, रेल मंत्री को नहीं करनी चाहिये। एक और खास बात है, कई बार स्टैंडिंग कमेटी में भी आई है कि भारतीय रेलों में लगभग 16 लाख कर्मचारी हैं, उनकी उत्पादकता की स्थिति क्या है। दुनिया के किसी भी देश में रेलों के लिए इतने कर्मचारी नहीं हैं। और तो और चीन में भी नहीं हैं। यद्यपि चीन में जो रेल पथ है, वह भारत से कहीं अधिक है लेकिन चीन में रेल कर्मचारियों की संख्या 16 लाख नहीं है। अब क्या वजह है कि भारत में रेल कर्मचारियों की जो उत्पादकता है, वह विश्व के तमाम देशों की तुलना में बहुत कम है। क्या इसका आंकलन नहीं किया जाना चाहिए। स्टैंडिंग कमेटी ने इस बात को कई बार आपके समक्ष रखा। चेष्टा की कि आप बताएं। लेकिन इसके बारे में कोई भी जानकारी आज तक इस संसद को नहीं दी गयी कि भारतीय रेलों की जो उत्पादकता प्रति श्रमिक है वह इतनी कम क्यों है। इसका आंकलन होना चाहिए। यह देश का दुर्भाग्य है कि हम सही रास्ते पर नहीं चलना चाहते हैं। कहते तो हैं कि हम भारतीय रेलों को व्यापारिक आधार पर चलाना चाहते हैं लेकिन व्यापारिक तौर पर चलाने के लिए कुछ मानदंडों का पालन करना होगा। उत्पादकता का ध्यान रखना होगा जबकि इसकी ओर कहीं कोई भी ध्यान रेल मंत्रालय द्वारा नहीं रख गया है। रेलों में जो पूंजी लगी है, जो गैने बताया, अगर हो सके तो उसका आंकलन किया जाए।

अभी जो आपने दिया है कि हमें इतने अरब रुपए की स्वीकृति दीजिए। मैं इसलिए इसका विरोध करता हूं कि इसमें पूरी तरह से जानकारी ही नहीं दी गयी है।

अगर यह जानकारी पूरी तरह से आपने दे दी होती तब शायद एक बार हम सोच सकते थे कि क्या किया जाना चाहिए, कैसे किया जाना चाहिए। अच्छा यह है कि वह जो शिड्यूल आप बाद में लगाते हैं जिसमें लिखते हैं विवरण उसको आप एक नये तरीके से देने की चेष्टा करें जो वर्तमान आधुनिक मैनेजमेंट तकनीक के अनुरूप हो जिससे कि संसद को यह पता लग सके कि वास्तविक स्थिति कहां है, किस प्रकार से है।

अब जैसे यात्रियों के बारे में बड़ी चर्चा की गयी है, यात्रियों की सुरक्षा के बारे में रेलों की संरक्षा के बारे में चर्चा कर ली गयी है लेकिन उसको अगर पढ़ लीजिए जो आपने खर्च का विवरण मांगा है, खर्च की स्वीकृति मांगी है तो इसमें कहीं उसकी चर्चा भी नहीं है जबकि यह एक प्रमुख मुद्दा होना चाहिए, जबकि इसके बारे में स्पष्ट रूप से लिखा होना चाहिए कि हम यात्रियों की सुरक्षा पर, रेलों की सुरक्षा पर, रेलों के रखरखाव पर इतना रुपया इस वर्ष खर्च करना चाहते हैं, नवीनीकरण पर इतना खर्च करना चाहते हैं। यह सपष्ट रूप से आना चाहिए।

आप कह सकते हैं कि पूरा बजट पढ़ लीजिए उसमें है। लेकिन जब आप इस बिल की स्वीकृति के लिए आए हैं तो क्या उसमें इसकी चर्चा नहीं की जानी चाहिए। दो मद बढ़ा देने से एक स्पष्टता आ जाती। यह स्पष्टता आवश्यक है।

सबसे बड़ी बात यह है कि आपका यह दावा कि माल ढोने में और यातायात के निष्पादन में भारतीय रेलों को बड़ी सफलता मिली है और वे बड़ी सफल हैं इसके बारे में जो टिप्पणी है वह मैं आपको पढ़कर सुनाना चाहूंगा। यह टिप्पणी अभी हाल में नवीं पंचवर्षीय योजना की जो रूपरेखा संक्षेप में आयी है उसमें से मैं पढ़कर सुनाना चाहूंगा।

भाड़ा यातायात में रेलवे का हिस्सा 1951 में 79 प्रतिशत से कम होकर 1995 में 40 प्रतिशत रह गया जबकि उसी अवधि के दौरान यात्री किराए का हिस्सा 72 प्रतिशत से घटकर 20 प्रतिशत हो गया। रेल परिवहन की अधिक ऊर्जा क्षमता और पर्यावरण की अनुकूलता को ध्यान में रखते हुए रेलवे उत्पाद संवृद्धि दर में सुधार की आवश्यकता है।

आप रेलों के परिचालन पर इतना व्यय करते हैं लेकिन क्या यह पता लगाने की चेष्टा की गयी कि प्रति किलोमीटर दुनिया के और तमाम देशों में कितना खर्च होता है। इस बात का आंकलन क्यों नहीं किया गया। भारत में डीजल की खपत भारतीय रेलों द्वारा इतनी क्यों होती है। प्रति किलोमीटर भारत में डीजल की खपत रेलें बहुत अधिक करती हैं दुनिया के और तमाम देशों की तुलना में। बिजली की खपत भी भारतीय रेलों की बहुत अधिक है। अगर आपको वास्तव में एक सही दिशा देनी है, एक सही व्यवस्था बनानी है तो कम से कम जहां पर जो यह बरबादी हो रही है, डीजल की, ऊर्जा की जो कि एक राष्ट्रीय क्षति है, इसे रोकने की चेष्टा आपके द्वारा की जानी चाहिए। **(समय की घंटी)**

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Mr. Narendra Mohan, you have taken six minutes already.

SHRI NARENDRA MOHAN: My party has 26 minutes, I believe.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): You have seventeen minutes and there are two more speakers.

SHRI NARENDRA MOHAN: But I was told by my party that I am the second speaker and I can take my time.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): You will have to conclude.

SHRI NARENDRA MOHAN: I am sorry. I will not be able to place my views if you will not permit me.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Your party will have to forgo the time of other speakers.

SHRI NARENDRA MOHAN: I beg of you Sir.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): It is for your party to decide.

श्री नरेन्द्र मोहन: अब एक बात और मैं आपसे कहना चाहता हूं, आपके माध्यम से, रेल मंत्री जी को कि यह जो प्लानिंग और इंप्लीमेंटेशन कमेटी है उसने क्या चर्चा की है रेल मंत्रालय के बारे में जरा उसकी ओर भी देख लीजिए।

दो वर्ष में, चार वर्ष में, पांच वर्ष में या कितने वर्षों में इस रेल पथ का नवीनीकरण हो जाएगा ताकि दुर्घटनाएं न हो और सुरक्षा मानदंडों का पालन हो सके। आखिर कोई तो बताएगा इस बारे में? रेल मंत्री जी आप सदन को विश्वास में लें। यात्रा के दौरान यात्रियों को जो लूटपाट और डकैती की समस्याओं का सामना करना पड़ता है, उस की रोकथाम के लिए आप ने सारी व्यवस्था का दायित्व राज्य सरकारों पर डाल दिया है। क्या इससे काम चल जाएगा? आखिर उस के टिकिट का पैसा तो आप के पास आता है। महोदय, एक सामान्य नियम है कि जिस यात्रा की जिम्मेदारी आप की है, वहीं उस यात्री की सुरक्षा की जिम्मेदारी भी आप की है। आप उस के लिए क्या कर रहे हैं? आप टेलीविजन की व्यवस्था करें, मोबाइल फोन लगवाएं यह आप को सोचना है। लेकिन आप यह कहकर नहीं बच सकते कि अगर उत्तर प्रदेश और बिहार में ट्रैन डकैतियां बढ़ रही हैं, लूटपाट बढ़ रही है तो यह कार्य राज्य सरकार का है। इस प्रकार कहकर आप अपने दायित्व से मुकरने की जो चेष्टा कर रहे हैं, यह तनिक भी उचित नहीं है। पिछले दिनों तमाम सेक्टर्स पर आए दिन बिहार और उत्तर प्रदेश में लूटपाट होती रही है, डकैतियां होती हैं। यह आप जानते हैं, लेकिन उन्हें रोकने के लिए आप ने आज तक कोई सही व्यवस्था नहीं बनायी महोदय, मैं जानना चाहता हूं कि आखिर यह कब तक चलेगा?

महोदय, मैं सिर्फ एक बात के लिए रेल मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहता हूं कि उन्होंने अपने भाषण में कहा कि उत्तराखंड का जो नया राज्य बनने वाला है, उस की ओर हम ध्यान देंगे। वे सर्वेक्षण करवा रहे हैं कि सहारनपुर से देहरादून और उस के आगे ट्रेन कैसे चलायी जाए। लेकिन क्या इतने से बात बन जाएगी? क्या उत्तराखंड में रेल मंत्री जी द्वारा कोई स्कूल नहीं खोला जा सकता, कोई प्रशिक्षण स्कूल नहीं खोला जा सकता? मंत्री जी, आप उस ओर भी ध्यान दीजिए। यह आवश्यक है, अब एक नया राज्य बनने जा रहा है, उसके लिए आप रेल पथ बिछाने की व्यवस्था करिए। यह आवश्यक है अन्यथा कठिनाइयां बढ़ेगी।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): You have taken seventeen minutes. You have consumed the time of your party. There are two more speakers from your party.

SHRI NARENDRA MOHAN: Sir, if you permit I will just take two more minutes to conclude my speach.

उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं मंत्री जी से एक ही बात जानना चाहता हूं कि आखिर आप आधुनिकतम प्रबंध व्यवस्था पर विश्वास क्यों नहीं करना चाहते? भारतीय रेल उसी पुरानी सड़ी गली व्यवस्था के आधार पर क्यों चलना चाहती है? आज तक इस बारे में कोई कंसलटेन्सी का सहारा नहीं लिया गया। आज तो बड़ी आधुनिक तकनीक आ गई है। हम क्यों नहीं उस दिशा में सोच सकते, जिससे कि हमारे राष्ट्र का मस्तक ऊंचा हो। आपका यह दावा तो ठीक है कि भारतीय रेलें विश्व में सिरमौर हैं। आपका यह दावा है, आपका यह नारा है, लेकिन यह सिरमौर कहां हैं? क्या दुर्घटनाओं में ही सिरमौर हैं या यात्री सुविधाओं में भी सिरमौर हैं या असुविधाओं में सिरमौर हैं? वास्तविकता क्या है? मैं आपसे कहना चाहता हूं कि आप इस ओर ध्यान दें और बजट में सुधार करें। अगर आप इसमें सुधार नहीं करेंगे तो मैं इस बजट का विरोध करूंगा और मैं इस बजट का विरोध करता हूं। धन्यवाद।

श्री ईश दत्त यादव (उत्तर प्रदेश): सम्मानित उपसभाध्यक्ष जी, रेल मंत्री जी ने जो विनियोग (रेल) विधेयक प्रस्तुत किया है, मैं उसका समर्थन कर रहा हूं। न केवल विनियोग विधेयक का बल्कि हमारे रेल मंत्री रामविलास पासवान जी और राज्यमंत्री सतपाल जी महाराज जिस लगन और दिलचस्पी से रेलों में सुधार की बात कर रहे हैं, प्रयास कर रहे हैं, कश्मीर में रेल चलाने की बात कर रहे हैं और ऐसा प्रयास कर रहे हैं, पूर्वोत्तर राज्यों में और दक्षिण तक भी जो प्रयास कर रहे हैं, इनकी जो इस तरह की कल्पना है कि पूरे देश को रेलों से जोड़ दिया जाए, इसके लिए भी मैं इन लोगों को बधाई देना चाहता हूं।

मान्यवर, आज तीन समस्याएं बहुत जटिल है, वैसे जटिल तो बहुत समस्याएं हैं रेल की। अभी माननीया चन्द्रकला पांडेय जी, चली गईं, अच्छा है, चीटी से बर्रे तक और चूहे से लेकर बिल्ली तक की बात कर रही थीं। बात सही कही उन्होंने, लेकिन तीन समस्याएं बहुत गंभीर मुझे लगती हैं — एक तो सुरक्षा की, जिसकी सभी सम्मानित सदस्यों ने चर्चा की, चिंता की, दूसरी रेलों के समय पर चलने की और तीसरी जो खानपान की व्यवस्था है। यह तीन गंभीर समस्याएं है। मैं चाहूंगा रेल

राज्यमंत्री से, कि इन समस्याओं पर गंभीरता से विचार करें।

मान्यवर, रेल में लोगों की यात्रा सुरक्षित नहीं होती। बिहार में, जहां के रेल मंत्री जी रहने वाले हैं, दो महीनों के अंदर हम सोचते हैं पांच बार ट्रेन डकैतियां हो गईं। इसलिए आपको सुरक्षा के लिए व्यवस्था करनी पड़ेगी। आप अपनी एक मजबूरी भी बताते हैं कि आपके पास जो पुलिस है जी०आर०पी०, इसका नियंत्रण आपका नहीं है। यह राज्य सरकार की पुलिस होती है, लेकिन सेवा में रेलवे के रहती है। इस पर नियंत्रण इनका नहीं रहता, राज्य सरकार का रहता है। जहां तक मेरी व्यक्तिगत जानकारी है, यह कि सिविल पुलिस में जिनको सजा देनी होती है उन पुलिस अधिकारियों और कर्मचारियों को रेलवे में भेज दिया जाता है। ऐसे लोगों को लेकर के आप सुरक्षा की बात करेंगे तो सुरक्षा नहीं हो पाएगी, मान्यवर, मैं जहां का रहने वाला हूं, वहां पर रेलवे मंत्री जी की बड़ी कृपा रही और मऊ से लेकर शाहगंज तक 100 किलोमीटर लंबी रेलवे लाईन का अमान परिवर्तन अभी हाल ही में हुआ है। पिछले 27 मार्च को रेल मंत्री और हमारे रक्षा मंत्री वहां गए थे। एक समारोह रक्षा मंत्री जी की अध्यक्षता में हुआ और रेल मंत्री जी ने उस लाईन का उद्घाटन किया। उस दिन भी मैंने और तमाम लोगों ने कहा था कि यह 100 किलोमीटर लम्बी रेलवे लाईन तो बन गई लेकिन अभी इस पर केवल लोकल ट्रेन ही चल रही है। अगर इसको दिल्ली से, कलकत्ता से, बम्बई से जोड़ दिया जाए तो यात्रियों को बहुत सुविधा हो जाएगी। इसके लिए आपको नयी गाड़ियां नहीं चलानी हैं, न ड्राईवर रखना है, आपको पेट्रोल-डीज़ल किसी चीज का खर्चा नहीं पड़ेगा, आप केवल कुछ गाड़ियों को डाईवर्ट कर दीजिए। सारे बिहार और बंगाल की गाड़ियां वहां से जाती हैं। आप उनको थोड़ा डाईवर्ट कर दीजिए। इससे 200-250 किलोमीटर दूरी की बचत हो जाएगी, यात्रियों को सुविधा हो जाएगी और समय भी बचेगा।

मान्यवर, रेल मंत्री जी ने उस दिन कहा था कि जब सेफ्टी चैक हो जाएगा और सिक्योरिटी चैक हो जाएगा, तब हम और जगहों से इस लाईन को कनेक्ट कर देंगे। मुझे बताया गया है कि यह सेफ्टी चैक हो गया है और सिक्योरिटी चैक भी हो गया है। इसलिए मैं निवेदन कर रहा हूं कि दिल्ली से, कलकत्ता से, बंबई से और दूसरी जगहों से इस लाईन को जोड़ दिया जाए क्योंकि मऊ एक औद्योगिक केन्द्र है जहां की साड़ियां बहुत मशहूर हैं और जहां के पावरलूम के कपड़े न केवल हिंदुस्तान में बल्कि दुनिया भर में बिकते हैं। इसी तरह आजमगढ़ जो कमिश्नरी हैडक्वार्टर है। वह बीच में पड़ता है और शाहगंज भी एक प्रसिद्ध स्थान है। इस लाईन को और स्थानों के साथ जोड़ने से इन सब स्थानों में रहने वाले लोगों को आने-जाने की सुविधा हो जाएगी।

श्री ईश दत्त यादव: मैं माननीय रेल राज्य मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि जो हमारे सुझाव हैं, उन पर आप गंभीरतापूर्वक विचार करके जनता की समस्याओं का निराकरण करें। मान्यवर, आपने मुझे बोलने का मौका दिया, इसके लिए आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

SHRI J. CHITHARANJAN (Kerala): Mr. Vice-Chairman, I rise to support this Appropriation Bill. At the outset, I would like to express my happiness at the efforts made by the Railway Minister to improve the functioning of the railways, to increase passenger amenities, to increase the frequency of trains, to introduce new trains and also to start new railway lines in backward areas and inaccessible areas.

Regarding passenger amenities, I would like to bring certain lapses to the notice of the Ministry and make two or three suggestions. One is, in a good number of railway compartments, in the lavatories the doors cannot be bolted from inside because the nuts and screws are either missing or are loose, with the result that when people go inside to answer calls of nature, they have to face embarrassing situations. Especially when women want to make use of the lavatories, the embarrassment is all the more so. And these occasions are not very rare. This happens not only in second sleeper compartments but even in second AC and first class compartments also. Therefore, the Railway Ministry should look into this matter and set things right. This is a problem which can be solved within a short period of time.

The second thing is, on several occasions we find that in most of the compartments the water tanks are leaking with the result that water is not available when

needed. When complaints are made, at some stations they do fill the tanks with water but within half an hour or so all the water leaks out with the result that there is no water available for use. Therefore, the railways should ensure that such leakages do not occur.

My third suggestion is that pure drinking water should be provided in the compartments for the passengers. These are the three suggestions that I would like to make in this connection.

Sir, now I would like to bring to the notice of the Minister the complaints of Keralites. The people of Kerala, irrespective of their political affiliations, are all aggrieved that due consideration has not been given to the problems of Kerala. Everyone knows that lakhs of Keralites are going to various industrial centres in North India. They are working there and staying there with their families. These people have to go, at least once in a year, to their native places. Also, sometimes, whenever somebody among their kith and kin back home dies or whenever there is some emergency, they have to go immediately to their native places in Kerala, but in such emergencies they do not get the opportunity to get reserved seats in the trains. Therefore, one suggestion that I would like to make is that the Ministry should consider the demand that the frequency of some of the trains going towards Kerala should be increased, and some new trains should also be introduced.

Another point I would like to make is, in the matter of doubling of lines and conversion of lines from metre gauge to broad gauge also, Kerala is being neglected. For example, from Quilon to Trivandrum, doubling of the railway line between these two places is already an on-going project, but

in the present budget a sufficient amount has not been provided for that. If full benefit is to be given to Keralites when the Konkan Railway is completed, then, the railway lines between Mangalapuram and Shoranur and also between Quilon and Trivandrum will have to be doubled.

Similarly, in the matter of railway electrification also Kerala is being neglected.

Another point is, even though during the last several years very serious attempts were being made and large amounts were being invested for the conversion of lines from metre gauge to broad gauge, the metre gauge line from Quilon to Shencottah leading up to Madurai has not been taken up for such conversion.

5.00 P.M.

The people there also have got a grievance. Therefore, my suggestion is this. The Minister is also in the know of this. When the Railway Budget was introduced, MPs from Kerala, belonging to verious parties, together met the Minister, and the Minister, along with the MPs, met the Prime Minister to see that some additional provisions were made for Kerala. I hope that the Minister will seriously consider that question.

Another thing is regarding improving the railways. Of course, the task is very big. The magnitude is very big. But, there should be a plan to be completed within 5 years or 10 years or 15 years. Firstly, old compartments will have to be changed. There are a large number of compartments which can be treated as vintages. Those compartments will have to be replaced by new ones within a reasonable time. Moreover, there are obsolete railway track which have to be replaced. Similarly, there are old bridges which have already crossed their lives. Those bridges have to be rebuilt. Several such things have to be done.

Another important thing is that various experts have reported that it should be possible for the Railways to carry at least 69 per cent of the total goods that are carried from one end to the other. But. At present, the Railways carry only 28 or

29 per cent. This will have to be increased. For this purpose, the Railways have to be developed in various ways.

I don't want to take more time. With these words, I conclude.

श्री रामदेव भंडारी (बिहार): धन्यवाद महोदय, मैं रेलवे एप्रोप्रिएशन बिल नम्बर-3, 1997 का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं। विगत 14 मार्च को जब मैं इसी सदन में रेल बजट की चर्चा में भाग लेने के लिए खड़ा हुआ था तो मैंने आजादी की स्वर्ण जयंती वर्ष में एक संतुलित और प्रशंसनीय बजट पेश करने के लिए रेल मंत्री और रेल राज्य मंत्री का अपनी ओर से तथा अपने पार्टी की ओर से स्वागत किया था। सदन के अन्य माननीय सदस्यों ने भी रेल मंत्री जी का स्वागत किया था। मैं पुनः रेल मंत्री और रेल राज्य मंत्री का स्वागत करता हूं। महोदय, पिछली बार रेल बजट पर बोलते हुए मैंने अपने क्षेत्र से संबंधित रेल की कई समस्याओं की चर्चा की थी। रेल मंत्री जी ने जवाब में कहा था कि इस बार वह पॉलिसी से संबंधित बातों को सदन में रख रहे हैं। जो प्रोजैक्ट्स का मामला है। स्टेंडिंग कमेटी की रिपोर्ट आने के बाद वह उस पर जवाब देंगे। मैं रेल मंत्री जी के विचार के लिए और स्वीकृति के लिए अपने क्षेत्र के कुछ महत्वपूर्ण रेलवे प्रोजैक्ट्स के बारे में पुनः स्मरण कराना चाहता हूं। महोदय, उत्तरी बिहार में उत्तर पूर्व रेलवे में दरभंगा तक बड़ी लाइन की गाड़ी चल रही है। दरभंगा से पूर्व की ओर सकरी तथा सकरी से दो लाइनें— एक जयनगर तथा दूसरी निर्मली जाती है। दरभंगा से जयनगर तक बड़ी लाइन बनाने के काम को 1997-98 के बजट में शामिल कर लिया गया है। इन दोनों स्टेशनों के बीच पड़ने वाले सकरी जंक्शन से निर्मली तक तथा झंझारपुर से लौकहा तक रेल लाइन को बड़ी लाइन में बदलना भारत-नेपाल पर स्थित इस पिछड़े क्षेत्र को मुख्य धारा से जोड़ने जैसा महत्वपूर्ण काम होगा। मैंने कई बार इस रेल लाइन को बड़ी में बदलने के लिए इसी सदन के माध्यम से मांग की है। मुझे जहां तक जानकारी है, इसका सर्वेक्षण भी हो चुका है। पिछली बार मंत्री जी ने इस काम को कराने का मुझे आश्वासन भी दिया था। और मैं आशा करता हूं कि आज जब वह जवाब दें तो इस प्रोजेक्ट के बारे में भी चर्चा करेंगे और इसे मंजूर करने की घोषणा करेंगे। निर्मली-भपटियाही रेल को पुनः चालू करने के लिए इसके सर्वे के काम को इस साल के बजट में शामिल किया गया है। यह एक ऐसा प्रोजेक्ट है कि इस प्रोजेक्ट के तैयार हो जाने के बाद आधे घंटे में निर्मली से भपटियाही पहुंचा जा सकता है जबकि इस समय रेल मार्ग से पहुंचने में 15 घंटे लगते हैं। मेरा अनुरोध होगा कि इस कार्य को भी इस वर्ष के बजट में शामिल किया जाए। यह बहुत ही महत्वपूर्ण काम है। दरभंगा-पटना के बीच इंटरसिटी कमला एक्सप्रेस चलाने के लिए मैंने पिछली बार भी रेल मंत्री जी को धन्यवाद दिया था। मैं पुनः धन्यवाद देता हूं कि उत्तरी बिहार की एक बहुत बड़ी आबादी को उन्होंने बिहार की राजधानी पटना से इस रेल को चला कर के सीधा जोड़ दिया है। निर्मली तथा जय नगर से इस गाड़ी का सुविधाजनक सम्पर्क बनाने की मेरी मांग के संबंध में रेल मंत्री ने पत्र के माध्यम से मुझे सूचित किया है इस काम को कर दिया गया है, मैं इसके लिए रेल मंत्र जी को धन्यवाद देता हूं। इस रेलगाड़ी के संबंध में एक अनुरोध करना चाहूंगा पहला तो यह कि इसमें एक ए०सी० का कंपार्टमेंट लगाया जाए, चेयर कार हो या ए०सी० टू टियर हो। इतनी अच्छी गाड़ी है कि मेरे जैसे लोगों का भी उस गाड़ी में चलने को मन करता है। मगर ए०सी० का कोई कंपार्टमेंट, ए०सी० चेयरकार या ए०सी० टू टियर नहीं होने के कारण यात्रा करने में थोड़ी कठिनाई होती है। मैं अनुरोध करता हूं कि इस गाड़ी में ए०सी० टू टियर या ए०सी० चेयरकार, जो भी संभव हो, लगाने की कृपा करें। इस गाड़ी से संबंध में दूसरी बात मैं कहना चाहना हूं कि यह गाड़ी बहुत ही लोकप्रिय गाड़ी है, महत्वपूर्ण गाड़ी है। इस गाड़ी में भीड़ बहुत चलती है। यह गाड़ी दिन में चलती है और जाने-आने में एक ही गाड़ी होती है। यह निवेदन करना चाहता हूं माननीय मंत्री जी से कि प्रतिदिन दो गाड़ियां चलें पटना से दरभंगा के लिए और दूसरी गाड़ी दरभंगा से पटना के लिए चलाएं। इस क्षेत्र से दिल्ली, बम्बई से जो मजदूर वर्ग के लोग जाते हैं यह भारी संख्या में होते हैं। उनको आने-जाने में काफी सुविधा होगी। इसलिए एक गाड़ी के स्थान पर दो गाड़ी चलाएं। एक बात और कहना चाहूंगा। सियालदाह और दरभंगा के बीच एक एक्सप्रेस गाड़ी चलती है जो सप्ताह में तीन दिन चलती है। मैं कलकत्ता गया था। वहां कई लोग मेरे पास आए। उन्होंने कहा कि हावड़ा से दरभंगा मधुबनी और उस क्षेत्र में जाने के लिए यह बहुत महत्वपूर्ण गाड़ी है। इसको तीन दिन के बदले रोज़ाना चलाया जाए। इसमें जो भारी भीड़ हो जाती है वह कम हो जाएगी और लोग आसानी से यात्रा कर सकेंगे। पिछली बार मैंने दरभंगा में एक रिटायरिंग रूम और डोरमेटरी बनाने की बात कही थी।

मंत्री जी ने जो पत्र मुझे लिखा है, उनमें इस बात की चर्चा नहीं है। मैं पुनः निवेदन करना चाहता हूं कि दरभंगा जो एक जंक्शन स्टेशन है, वहां एक अच्छा रिटायरिंग रूम और डॉरमेटरी बनाया जाए जिससे मध्यम वर्ग के लोग यदि उनको रात के समय रुकना पड़े तो कम पैसे में रुक सकें। स्टेशन को भी अधिक साफ-सुथरा और स्वच्छ बनाया जाए। कई बातों की हमारे मित्रों ने चर्चा की है। हमारे यहां बड़ी संख्या में लोग आते हैं बिहार जाने के लिए लेकिन जब यह टिकट लेने के लिए जाते हैं तो 'नो रूम' कह दिया जाता है। 'नो रूम' होता है क्योंकि बड़ी भारी भीड़ चल रही है। ऐसे समय में मैं मंत्री जी से निवेदन करना चाहूंगा उन्होंने स्पेशल ट्रेनें दी है, वह कोशिश कर रहे हैं उनको सारी समस्याओं की जानकारी है फिर भी और अधिक स्पेशल ट्रेन चलाने की जरूरत है। अगर एकस्ट्रा कंपार्टमेंट लगाना संभव हो तो दूसरी गाड़ियों में एकस्ट्रा कंपार्टमेंट भी लगाने की कृपा करें। बड़ी भारी संख्या में दिल्ली से बिहार की ओर तथा उत्तर प्रदेश की ओर लोग जा रहे हैं दिल्ली में उन्हें काफी कठिनाई हो रही है। रिज़र्वेशन की बात तो छोड़ दीजिये टिकट मिलने में भी कठिनाई आ रही है।

इसीलिए मैं इनसे निवेदन करना चाहूंगा कि एकस्ट्रा कंपार्टमेंट लगाएं या स्पेशल ट्रेन चलाएं। इन्हीं शब्दों के साथ मैं एक बार निवेदन करना चाहूंगा कि गाड़ियों में जो सुविधाओं की बात हमारे ईश दत्त यादव जी कर रहे थे, और माननीय सदस्यों ने भी की है पानी की व्यवस्था, शौचालय की व्यवस्था, खाने-पीने में सुधार की व्यवस्था— इन सब में भी सुधार किया जाए। इन्हीं शब्दों के साथ मैं पुनः एक बार रेल मंत्री जी को, रेल राज्य मंत्री जी को धन्यवाद देता हूं और आपने मुझे समय दिया इसके लिए आपको भी धन्यवाद देता हूं। बहुत-बहुत धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Shri V.P. Duraisamy. Not here. Shri Sanjay Nirupam. You are the last speaker. You can take about four minutes. Then, we have a *suo motu* statement. The Railway Minister would reply to this debate tomorrow.

डा० वाई० लक्ष्मी प्रसाद (आन्ध्र प्रदेश): हमारी पार्टी के भी 2-3 मिनट बाकी हैं, मेरे लिए, तेलुगू देशम के लिए?

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): I think your party has exhausted the allotted time. Anyway, later on you can speak for two minutes.

श्री संजय निरुपम (महाराष्ट्र): थैंक्यू सर, आपने मुझे मौका दिया रेल विनियोग विधेयक पर बोलने का। इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

श्री अनन्तराय देवशंकर दवे (गुजरात): हमारे पार्टी का भी एक-दो मिनट बचा हुआ है।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Your colleague has already taken more than 17 mintues. Now, let him complete.

श्री संजय निरुपम: सबसे पहले मैं रेल मंत्रालय को बधाई देना चाहूंगा कि रेल मंत्री और रेल राज्य मंत्री जी ने मिलकर मुम्बई के लिए एक अलग से रेल महामंडल बनाने की योजना बनायी है, तकरीबन एक प्रस्ताव पास किया है। यह मुम्बई के लोकल लोगों के लिए एक बहुत बड़ी राहत की बात होगी। तो इस बात के लिए मैं उन्हें बधाई देना चाहूंगा। यह बहुत पुरानी मांग थी हमारे मुम्बई के लोकल रेलवे यात्रियों की तरफ से। लेकिन एक बात मैं याद दिला देना चाहता हूं कि सिर्फ इसको कागज पर ही, इस प्रस्ताव को पास करके न छोड़ें, इसे लागू करें, तत्काल जितना जल्दी हो इस डिसिजन को लागू किया जाए।

मुझे उपसभाध्यक्ष महोदय, दो-तीन बातें कहनी हैं। सबसे महत्वपूर्ण बात यह है—मंत्री जी बैठे हुए हैं, मैं मंत्री जी का ध्यान आकर्षित करना चाह रहा हूं इस विषय पर कि मंत्री महोदय अगर आपके पास रेल मंत्री जी के भाषण की कापी हो तो उसे खोल लें और उसके 17वें नम्बर के पन्ने पर देखें। एक बार आप भाषण की कापी खोल लें उसके बाद मैं आपको बताना चाहूंगा।

एक माननीय सदस्य: अगर होगी तभी तो।

रेल मंत्रालय में राज्य मंत्री (श्री सतपाल महाराज): नहीं है। आप बताएं।

श्री संजय निरुपम: रेल मंत्री के भाषण के पहले हिस्से में, पहले पार्ट में 17 नम्बर पन्ने के 46वें नम्बर का जो पैराग्राफ या प्वाइंट है उसमें यह लिखा गया है कि निम्नलिखित लाइनों में आमान परिवर्तन के लिए सर्वेक्षण शुरू किया जाएगा। इसका मतलब यह हो गया कि वहां

आलरेडी कोई ट्रेक होगा और उस ट्रेक को चेंज किया जाएगा, गेज कन्वर्जन होगा।

श्री सतपाल महाराज: सर्वेक्षण का मतलब है सर्वे होगा।

श्री संजय निरूपम: ठीक है। पर सर्वे कर रहे हैं। इसका मतलब कोई न कोई ट्रेक वहां पर है पहले से।

श्री सतपाल महाराज: जहां ट्रेक नहीं है वहां भी सर्वे होता है। ट्रेक के लिए ही सर्वे होता है।

श्री संजय निरूपम: उसके लिए स्कीम यह होती है कि नयी रेल लाइन शुरू करने के लिए सर्वे किया जाता है। यह भी कार्यक्रम आपके पास है। रेल मंत्रालय के पास इस तरह के भी कार्यक्रम हैं कि जिस एरिया में लाइन है ही नहीं, रेलवे ट्रैक नहीं है। रेलवे नेटवर्क नहीं वहां पर एक नयी रेल लाइन इस्टेब्लिश करने के लिए, लागू करने के लिए, बैठाने के लिए उसका सर्वे किया जाए। संयोगवश में रहता हूं मुम्बई में लेकिन मेरा मूल गांव बिहार का एक क्षेत्र है और वह है डोहरी-आन-सोन का इलाका, रोहतास जिले में। उस रोहतास जिले के बारे में आपने लिखा है कि बंजारी के रास्ते डेहरी-आन-सोन से जदुनाथपुर के लिए एक पुरानी लाइन का गेज कन्वर्जन किया जा रहा है। मैं आपको यह बताना चाह रहा हूं कि वहां कोई ऐसी लाइन नहीं है। 1984 से पहले वहां पर एक इस तरह की लाइन हुआ करती थी, जब रोहतास इंडस्ट्रीज हुआ करती थी। जिस दिन रोहतास इंडस्ट्रीज बंद हुई उसी दिन वह लाइन भी बंद हो गयी। मैं अभी एक दो महीने पहले वहां गया था। वहां का पूरा का पूरा ट्रैक उखाड़कर बेच दिया गया है। वहां पर है ही नहीं। छोटी लाइन है ही नहीं। जितने रेलवे स्टेशन थे वे तकरीबन गाय और भैंस के बांधने की जगहें बना दिए गए हैं। रेलवे स्टेशन के जो दरवाजे थे जो बाकी सामान था सब उठाकर बेच दिया है लोगों ने। ऐसे वक्त में मैं यह पूछना चाहूंगा कि यह जानबूझकर गुमराह करने वाली बात है या रेल मंत्रालय, रेल मंत्री जी को यह जानकारी नहीं थी, या हमारे आफिसर्स ने गलत जानकारी दी। इसकी छानबीन हो और इसको करेक्ट किया जाए। इसके बाद मुझे यह बताया जाए कि वाकई कोई ऐसी योजना है क्या? रेल मंत्रालय के पास कोई ऐसी योजना है क्या कि डेहरी-आन-सोन से बंजारी के रास्ते जदुनाथपुर तक कोई रेलवे ट्रैक शुरू किया जा रहा है। वह ट्रैक छोटी लाइन की है या बड़ी लाइन की है या किस लाइन की है, यह भी मुझे बताया जाए।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Mr. Nirupam, you have taken five minutes already. Please conclude now. There are two more speakers.

श्री संजय निरूपम: ओ०के० सर, उसके बाद मैं बिहार से सीधे मुम्बई पर आता हूं। मुंबई में बिहार के 11 लाख लोग रहते हैं और उत्तर प्रदेश के तकरीबन 25 लाख लोग रहते हैं। हमारे पास वहां मुंबई से बिहार और यू०पी० के लिए बहुत सारी ट्रेनें हैं लेकिन कोई भी ट्रेन सुपरफास्ट ट्रेन नहीं है। हम अगर मुंबई से बिहार जाते हैं तो तकरीबन 36 घंटे लग जाते हैं, सर। मैंने कई बार रेल मंत्री पासवान जी को भी कहा कि एक ऐसी ट्रेन हमें दीजिए जो सुपरफास्ट हो और 19-20 घंटे के अंदर वहां पर पहुंचा दे, पटना या बनारस के लिए, तो उन्होंने कहा,—संयोगवश रेल मंत्री महोदय आ गए हैं, तो मैंने यह कहा कि एक सुपर फास्ट ट्रेन दीजिए मुंबई से पटना या बनारस के लिए। इन्होंने कहा कि हमारे पास पटना में प्लेटफार्म नहीं है। मैंने कहा वहां पर बहुत सारे प्लेटफार्म हैं। फिर उन्होंने कहा कि हमारे पास ट्रैक अवेलेबल नहीं हैं, मुंबई से इतने एक साथ ट्रैक अवेलेबल नहीं हैं। मैंने कहा वह भी ट्रैक अवेलेबल हैं। फिर इन्होंने कहा कि मुंबई में इतने प्लेटफार्म नहीं हैं कि वहां से कोई सुपरफास्ट ट्रेन अलग से शुरू किया जाए। तो मैंने फिर रेल मंत्री महोदय को यह बताया और यह फिर बताना चाहता हूं अभी कि मुंबई में दो टर्मिनस ऐसे हैं, एक कुरला टर्मिनस और एक बांदरा टर्मिनस, इन दोनों का उपयोग होता है जो नार्थ की ओर जाने वाली ट्रेने वहां से छूटती हैं। तो रेल राज्य मंत्री महोदय आप या रेल मंत्री महोदय आप लोग जरा सा मेरी बात ध्यान से सुन लें, यह गुजारिश है मुंबई में बिहार और यू०पी० के रहने वाले लोगों की तरफ से जो तकरीबन 40 लाख लोग रहते हैं, उनके लिए एक सुपरफास्ट ट्रेन चाहिए और जितनी जल्दी हो और अगले बजट में या इस वक्त अगर कोई डिसिज़न ले सकते हैं या निर्णय ले सकते हैं तो आप लोग निर्णय लें, घोषणा करें ताकि मुंबई के जो उत्तर भारतीय समाज के लोग रहते हैं उन्हें एक राहत मिले।

उपसभाध्यक्ष महोदय, मुझे और भी बातें करनी थीं लेकिन समय नहीं है, मैं आपके आदेश का पालन करते हुए बैठता हूं। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Dr. Lakshmi Prasad. Just two minutes.

डा० वाई लक्ष्मी प्रसादः उपसभाध्यक्ष महोदय, मैं 1997 के रेल विनियोग विधेयक के समर्थन में खड़ा हूं। असल में रेल मंत्री ने हमारे आन्ध्र प्रदेश के लिए इस बजट में जो वरदान की बरसात की है उसके लिए धन्यवाद अर्पित करने के लिए खड़ा हूं। लेकिन हरिवंश राय बच्चन जी की "मधुशाला" में कहा गया है, मुंह मांगे वरदान लिए जा इसलिए और चार मांग है और चार वरदान है,

हमारा एक वाल्टेयर डिवीज़न है वह तो साउथ-ईस्टर्न रेलवे में है। हमारे पिछड़े प्रांत के तीन जिलों की मांग लगातार रही है कि विशाखापट्टनम डिविज़न को साउथ सैन्ट्रल रेलवे में मिला दे। रेल मंत्री बड़े दिल से इसको मानने की चेष्टा करें। दूसरा यह है कि इस रेलवे बजट में यह जो पत्रकार हैं, जर्नलिस्ट्स जो हैं, उनको जो कैपिटल में होते है उनको कंसेशन देते है। मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि पब्लिकेशन सैन्टर्ज जहां होते है वहां के पत्रकारों को भी यह रेलवे का कंसैशन देने की अनुमति दे। तीसरी बात यह है कि हमारे राजमहेन्द्रवरम् में राजमन्ड्री में, एक नए रेल ब्रिज का निर्माण हो गया है लेकिन वहां एक सौ साल का पुराना रेल ब्रिज है। वह वहां से राजमन्ड्री की जनता के जीवन से जुड़ा हुआ है, वहां की संस्कृति से जुड़ा हुआ है, मैं रेल मंत्री जी से अनुरोध करता हूं कि उस पुराने एक सौ साल पुराने ब्रिज को बंद न किया जाए, उसका डिसमेंटल नहीं किया जाए, वह स्टेट को दे दिया जाए।

आखिरी और अंतिम निवेदन है कि हमको, जो सांसद होते हैं हम सब को फर्स्ट ए०सी० का रेल पास दिया है लेकिन पत्नी को और पति को, स्पाउज़ को ए०सी० टू टायर दिया है। इसलिए हमको अलग न कीजिए, हमको एक करने की चेष्टा कीजिए।

इन्हीं दो शब्दों के साथ में धन्यवाद अर्पित करता हूं।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Thank you, Dr. Lakshmi Prasad. You have taken just two minutes.

Now, Mr. Thalavai Sundaram.

SHRI N. THALAVAI SUNDARAM (Tamil Nadu): Sir, I support this Bill. We made a representation to the hon. Minister of Railways when he came to Chennai. We want an additional air-conditioned coach for the Kanyakumari Express running between Chennai and Kanyakumari. There are only two air-conditioned coaches in the train, one for Tuticorin and the other for Kanyakumari. We reguest the hon. Minister. All the Tamil Nadu M.Ps. represented to the Minister when he came to Chennai for additional coaches for Kanyakumari. Tildate, there is no action taken by the department. Nor is there any reply from the Minister.

There is another thing, Sir. I raised a specific question in this House about computer reservation facility for Kanyakumari and Nagercoil. Last week, the computer reservation facility was installed there. I am very thankful to the hon. Minister. But there is a difficulty in the operation of the computer. For its operation, there are only two men.

They are not operating the computers properly. Sir, the village people are finding it difficult to catch trains from Nagercoil, Kanyakumari and Tiruchirapalli for going to various places. The timings for computer reservation are inconvenient.

In Chennai and other places the timings for reservation are from 8 a.m. to 8 p.m. But so far as Kanyakumari and Nagercoil are concerned, the timings for reservation are from 8 a.m. to 4 p.m. I would request the hon. Railway Minister to kindly extend the timings for computer reservation.

Sir when the hon. Minister came to Chennai, we submitted to him a representation for releasing emergency quota for Members of Parliament. We submitted representations to the General Manager and the concerned officers also. We also made a recommendation for emergency quota for certain people. But they are not releasing the emergency quota so far as Chennai and Delhi are concerned. We made a special representation for a retiring room at Egmore Railway Station. We also made a representation for a retiring room at

Central Chennai. I hope the Minister will consider all my demands. Thank you.

श्री अनन्तराय देवशंकर दवे: महोदय, मैं एक बात कि ओर मंत्री जी का ध्यान खींचना चाहता हूं। पिछले साल भी मैंने यह बात कही थी कि जहां से स्टेशन एक जगह से दूसरी जगह पर ले गए है, वहां रेलवे की हजारों एकड़ जमीन फालतू पड़ी है जिस कारण उस का इन्क्रोचमेंट होता जा रहा है। मैं पर्टिकुलरली गुजरात में बताना चाहंगा कि वहां भुज, जामनगर, मालनपुर में बहुत जमीन वैसी ही पड़ी है। आप ने लास्ट इयर बताया था कि हम कोई न कोई कदम उठाएंगे, लेकिन आज दिन तक कोई कदम नहीं उठाए गए है जिस कारण वहां इन्क्रोचमेंट होता जा रहा और रेलवे की प्रापर्टी खामाखा बिगड़ रही है। इसलिए मेरा निवेदन है कि इस बारे में कुछ-न-कुछ कदम उठाइए रेलवे को करोड़ों रुपए इस जमीन से मिलेंगे और वह रूपया आप रेलवे के डवलपमेंट पर खर्च कीजिए धन्यवाद।

श्री गोविन्दराम मिरी (मध्य प्रदेश): महोदय, मैं अपने सहयोगी और प्रगतिशील मंत्री जी के कार्यों की जहां तारीफ करता हूं वहीं एक मांग भी करता हूं जिस पर रेल मंत्री जी ध्यान दें। बिलासपुर दक्षिण-पूर्व रेलवे का एक प्रमुख स्थान है और वहां के लोगों की सन् 60 से एक बहुत पुरानी मांग है कि वहां रेलवे जोन स्थापित किया जाए। वहां के लिए हम कोई धन नहीं मांग रहे है, सिर्फ घोषणा करने की मांग कर रहे है। महोदय वहां जमीन है, साधन है और सब कुछ है। मेरा निवेदन है कि आप बिलासपुर के हक को मत मारिए। आप ने अन्य जगह जोन खोले, उस से हमें कोई विरोध नहीं है। मेरा निवेदन है कि आप उस की घोषणा कर दीजिए।

महोदय, दूसरी बात मैं यह कहना चाहता हूं कि यहां से कलकत्ता के लिए बिलासपूर, नागपुर होकर कोई सुपर फास्ट ट्रेन नहीं है। यहां से हम को अपने घर जाने के लिए मिनिमम 24 घंटे लगते हैं। इस के लिए आप कोई राजधानी जैसी एक्सप्रेस चलाइए। महोदय, बिलासपुर हिंदुस्तान के जितने भी डिवीजंस हैं, उन में सर्वाधिक आमदनी देने वाला डिवीजन है।

महोदय, एक बात यह कि मैंने पिछली बार भी कहा था कि डोंगरगढ़ से लेकर चक्रधरपुर और पिंडारोड से बिलासपुर तक का ट्रेक बहुत खराब है और बदलने लायक है। ऐसा कोई महीना, दो महीना नहीं जाता जब कि वहां पर ट्रेन नहीं गिरती । इसलिए आप उस ओर ध्यान दीजिए। महोदय, एक पुरानी मांग और है कि बिलासपुर में चिचुइयापारा में जो फाटक है। उस पर ब्रिज बनाने की मांग 25-26 साल से हम करते आ रहे है। वहां ओवर ब्रिज बनाया जाना बहुत आवश्यक है।

उस मांग को आप पूरा करें। इसी तरह से बिलासपुर में आउटडोर और इंडोर दो हॉस्पिटल्स हैं लेकिन वहां ठीक से दवाइयां नहीं है, डॉक्टर नहीं हैं, ठीक रख-रखाव और प्रबंधन नहीं है। इस के अभाव में अस्पताल सिक होता जा रहा है। कृपा कर के उस पर ध्यान दे क्योंकि बिलासपुर डिवीजन में 33 हजार रेलवे कर्मचारी कार्यरत हैं और यह बिलासपुर शहर के एक चौथाई भाग को कवर करता है। इसलिए मैं इस ओर गंभीरतापूर्वक आप का ध्यान आकर्षित करता हूं, महोदय, एक और पुरानी मांग यह है कि वहां कम्प्यूटर रिजर्वेशन की व्यवस्था आप ने की है, लेकिन वहां से मद्रास और दिल्ली जैसे मेट्रो सिटीज को नहीं जोड़ा है। कृपया बिलासपुर को इन शहरों से भी जोड़ दें।

अन्तिम मेरी एक मांग यह है कि एक बहुत पुराना सर्वे हुआ है — बिलासपुर से मुंगेली, मंडला होकर जबलपुर रेलवे लाइन का और आज यह रेलवे लाइन सुरक्षित नहीं रह गई है बल्कि वहां पर बेजा कब्जे हो गए हैं। आप उस सर्वे को पुनर्जीवित करिए और एक नई रेल लाइन वहां से आप बनाएं।

अन्त में पुनः आपसे मैं अनुरोध करता हूं, आपने जैसा कहा भी था कि बजट के समय आप बिलासपुर जोन की बात करेंगे, हम आपसे कई बार मिल भी चुके हैं और उस औचित्य को आपने स्वीकार भी किया है, जब आप भोपाल गए थे तब भी आपने आश्वासन दिया था, प्रतिनिधिमंडल को भी कहा था, तो आज उचित समय है कि आप बिलासपुर रेलवे जोन की स्थापना करें। धन्यवाद।

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN F. FERNANDES): Hon. Members, the hon. Railway Minister is here to reply. Do you want him to reply today or tomorrow at 2 PM? There is a statement by the hon. Law Minister also. What is the sense of the House?

SOME HON. MEMBERS: Tomorrow.

THE VICE-CHAIRMAN (SHRI JOHN. F. FERNANDES): Okay, the reply will be at 2 PM, after lunch. Now, the *suo motu* statement by the hon. Law Minister.